




Dieterich-Helfenberg.

Unentbehrlich für jeden Rad- und Automobilfahrer!

Flüssige Seife „Mediglycin"

Beste Seife für Auto-Fahrer!

Reinigt beschmutzte u. schwarze Hände rasch und sicher

Billig, weil sparsam im Verbrauch. Originalflasche M. 1.30.

„Velocitas"

Deutsches Kautschukheftpflaster auf Spulen, von vorzüglichster Klebkraft.

Zum Verdichten der Reifen. Für Notverbände bei Verletzungen.

Band 2 cm breit, 2½ m lang.

Preis per Spule Mk. —,55.

Englisches Pflaster

bequem im Portemonnaie unterzubringen!

in Kalendermappen „Masetta"

in Portemonnaie-Täschchen „Praktikus"

1 Kalendermappe M. —.20.

1 Portemonnaie-Täschchen M. —.10.

Ausrüstung von Fahrrad- und

Gesetzlich geschützt.

Heft X.
Jahrgang 1903

Zeitschrift

des

Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

BERLIN,
Ende Mai 1903.

Herausgegeben vom
Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein,
vertreten durch den
Präsidenten A. GRAF v. TALLEYRAND-PÉRIGORD in Berlin

Selbstverlag des Vereins

Die Zeitschrift erscheint monatlich zwei Mal.

Bezugspreis jährlich 20 M. Einzelhefte 1 M.

Die Mitglieder erhalten die Zeitschrift
. . . . . kostenlos zugesandt . . . . .

Geschäftsstelle: Berlin NW. 7, Universitätsstrasse 1.



Für Redaktion und Verlag verantwortlich
die Geschäftsstelle des Vereins,
vertreten durch den
General-Sekretär OSCAR CONSTRÖM in Berlin

Technische Redaktion
Civil-Ingenieur JULIUS KÜSTER in Berlin

Anzeigenpreis: Für den Raum von 1 mm hoch
50 mm breit 20 Pf.

. . . . für Vereinsmitglieder 15 Pf. . . . .
bei Wiederholungen Preisermässigungen.

Postzeitungs-Liste für 1903 No. 8758.

Organ für die gesamten Interessen des Motorwagen- und Motorbootwesens.

Inhalts-Verzeichnis.

Patent-Trust amerikanischer Automobilfabrikanten

und das Selden-Patent.

Von Civilingenieur Jul. Küster, Berlin.

Schon seit längerer Zeit befasst sich auch die kontinentale Fachpresse*) mit einem eigentümlichen amerikanischen Patent, welches das ganze Prinzip des Motorwagens mit Explosionsmotoren umfasst und zu einer Zeit angemeldet worden ist, als solche noch nicht bekannt waren bezw. ausgeführt wurden. Es hängt gewissermassen wie ein Damokles-Schwert über der amerikanischen Automobil-Industrie, und gerade die Ungeheuerlichkeit des Gedankens, dass ein einziges Patent einen Industriezweig eines ganzen Landes beherrschen könnte, veranlasste die amerikanischen Industriellen, unbekümmert um dasselbe, Motorwagen mit Verbrennungsmotoren herzustellen, trotzdem bereits seit 1899 Entscheidungen zu gunsten der Patentinhaber vorliegen.

Neuerlich tritt dasselbe wieder in den Vordergrund des Interesses dadurch, dass es der Hauptgrund zur Bildung eines Ringes von zunächst 17 grössten amerikanischen Automobilfabriken geworden ist, welcher bereits über 400 wertvolle Automobilpatente besitzt, und daher wohl in der Lage ist, den Stand des Automobilwesens in Amerika in erheblichem Masse zu beeinflussen.

Die Angelegenheit wird nun auch für unsere kontinentale Automobilindustrie von grösserer aktueller Bedeutung dadurch, dass kürzlich die **Lizenzpflicht** auch der **nach Amerika importierten** Wagen mit Verbrennungsmotoren durch richterliche Entscheidung festgestellt worden ist.

Die Besitzerin des Selden-Patents, die Electric Vehicle Co., hat eine Feststellungsklage gegen die Importeure Smith & Mabley angestrengt, und zwar mit Erfolg; die Beklagte hat sich auch mit dem Urteil zufrieden gegeben und erhielt von der *Association of Licensed Automobile Manufacturers*, dem genannten Patent-Trust, jetzigem Besitzer des

*) Allerdings zumeist in grauenhaft falscher, dafür aber um so phantastischerer Darstellung.

Als Beispiel: „Der Radmarkt und das Motorfahrzeug“ schrieb am 2. ds. Mts. in einem Referat über den amerikanischen „Automobil-Trust“, dass das Seldenpatent eine „Strassendampfmaschine“ schütze, trotzdem in demselben **genau umgekehrt** die Anwendung von Explosionsmotoren an Stelle des Dampfes vorgeschlagen wird. — Dass die Massenverbreitung derartiger Berichte in den Köpfen wissbegieriger und gutgläubiger Leser nur Verwirrung anstiften kann, liegt wohl auf der Hand; ebenso, dass dadurch schwerlich der in Deutschland leider bestehende Zustand beseitigt wird, dass wir — wenigstens im Vergleich zu England und Amerika — **überhaupt keine ernste Beachtung findende Fachpresse besitzen.**

Selden Patentes, eine Lizenz zur weiteren Einfuhr von Wagen aus Frankreich. (Die Firma vertritt das Pariser Haus Charron, Girardot & Voigt.) Es ist dies die erste amerikanische Firma, welche als Importeur dem Trust beitritt; wie ersichtlich, kann also das Selden-Patent auch auf die europäische Automobilindustie in höherem Masse Druck ausüben.

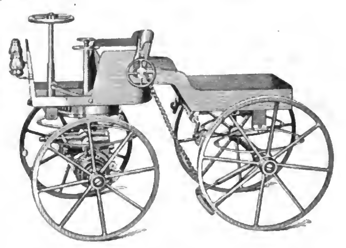
Fragen wir uns, wie es möglich ist, dass ein so umfassendes Patent wie das von Selden so lange Zeit unbenutzt brach daliegen konnte, da es schon 1879 angemeldet, dann aber erst 1895 erteilt worden ist, so müssen zunächst einige prinzipielle Unterschiede in den Patentgesetzen Deutschlands und Amerikas berücksichtigt werden: Bei uns wird eine verhältnismässig geringe Anmeldetaxe bezahlt, während die Jahresgebühren um jährlich 50 Mk. steigen; hat also der Anmelder ein Interesse daran, ein Patent nach Erteilung weiter aufrecht zu erhalten, so muss es sich ihm jährlich als wertvoller erweisen, zum mindesten den Wert der steigenden Taxe übertreffen; sobald dies nicht mehr der Fall ist, wird er wohlweislich das Patent fallen lassen und die Industrie durch dasselbe nicht mehr behindern. Anders in Amerika, dort zahlt man eine verhältnismässig hohe Anmeldetaxe, dann noch eine mässige Erteilungsgebühr, spätere Jahrestaxen sind nicht erforderlich. Trotzdem sind ähnliche Fälle eines nachträglichen Hervortretens von Patentinhabern mit ihren Ansprüchen auch in Deutschland wiederholt dagewesen, es sei nur — um ein Beispiel aus unserer Branche herauszugreifen — an das Daimler'sche Glührohr-Patent erinnert, und an das Veith-Lehmann'sche Wulstreifenpatent, welches in den letzten Jahren so viel Staub in der Pneumatikindustrie aufgewirbelt hat.

Zu den genannten Prinzipunterschieden in der deutschen und amerikanischen Patentgesetzgebung kommt noch der Umstand hinzu, dass in Amerika noch weit mehr als hier die Patenterteilung durch geschickte Manipulationen verzögert werden kann, so dass es George B. Selden, einem Patentanwalt in Syracuse, N. Y., gelang, die Erteilung des Patentes, welches er am 8. Mai 1879 angemeldet hatte, bis zum 5. November 1895 hinauszuziehen, — wahrscheinlich durch ergiebigste Ausnutzung des „Caveat“*) und des Wiederaufnahme-Verfahrens**)

Es lässt sich nicht verkennen, dass in diesem Verzug ein gewisses System lag: Selden schien sich des Umstandes wohl bewusst zu sein bezw. eine Vorahnung zu haben, dass die Erfindung erst später von Wert sein werde. Trotz vielfacher Abänderungen, Ergänzungen und Verbesserungen musste natürlich der Grundgedanke des Patentes der ursprüngliche bleiben, ebenso wie das Wesen des Patentanspruchs. Von den sechs in der gedruckten amerikanischen Patentschrift veröffentlichten Patentansprüchen heisst der erste:

„*I claim: 1. The combination with a road locomotive, provided with suitable running gear, including a propelling wheel and steering mechanism, of a liquid hydro-carbon gas engine of the compression type, comprising one or more power cylinders, a suitable liquid-fuel receptacle, a power shaft connected with and arranged to run faster than the propelling wheel, an intermediate clutch or disconnecting device and a suitable carriage body adapted to the conveyance of persons or goods, substantially as described.*“

Uebersetzt: „Ich beanspruche als neu die Verwendung einer mit flüssigem Kohlenwasserstoff betriebenen Gasmaschine mit Kompression, welche einen oder mehrere Arbeits-Cylinder aufweist, einen geeigneten Brennstoffbehälter, eine Uebertragungswelle, welche mit dem Treibrad verbunden ist, einschliesslich Antriebs- und Steuerungsmechanismus und eines geeigneten Wagenkastens zur Aufnahme von Personen oder Waren.“



Ursprüngliche Figur 1 der amerikanischen Patentschrift 549160 vom 8. Mai 1879 (nach „Automobile Topics“).
(Die gedruckte Patentschrift zeigt die gleiche Anordnung in Aufriss und Grundriss.) Patentanspruch nebenstehend.

Die Abbildung zeigt die ursprüngliche Fig. 1 der Patentschrift. Mit der Anmeldung wurde derzeit ein Modell eingereicht, welches sich noch im Modellraume des Patentamtes befindet; eine beglaubigte Nachbildung desselben wurde bei einer späteren Verhandlung vorgeführt. Als Ergebnis der letzteren wurde am 10. November 1900 dem Erfinder eine Entscheidung ausgehändigt, welche sehr günstig für ihn war und sich gegen eine der grössten Automobilfabriken Amerikas richtete, die *Winton Motor Car Co.*, nachdem 1899 die Electric Vehicle Co. sich die Alleinlizenz auf das Patent gesichert hatte. (Unseren Lesern wird diese Gesellschaft geläufiger sein unter dem früheren Namen *Columbia and Electric Vehicle Co.* wegen der derzeitigen Beziehungen derselben zur Motoren- und Motorfahrzeugfabrik Marienfelde.)

Die Winton Motor Car Co. als Beklagte brachte seinerzeit vor, dass das Selden-Patent zur Zeit, da es bewilligt worden ist, keine neue Erfindung mehr dargestellt habe, dass die Kombination daher zu jener Zeit nicht mehr patentfähig gewesen sei; der Richter stellte sich auf die Seite des Klägers, des Patentinhabers, widersprach der Auffassung, dass die Gasmaschine zum Zwecke der Fortbewegung auf Strassen zur Zeit, als Selden das Patent angemeldet hat, nicht neu gewesen sei, und bejahte das Vorhandensein eines Erfindungsgedankens darin, dass Selden Gas an Stelle von Dampf als Kraftquelle für

*) Eine Erklärung des Caveat ist S. 242 im vorliegenden Heft zu finden unter „Patentschutz für die Ausstellungsgegenstände in St. Louis“.

**) Nach dem bis vor ein paar Jahren bestehenden früheren amerikanischen Patentgesetz konnte — selbst nach Ablauf der verhältnismässig langen Fristen — innerhalb eines weiteren längeren Zeitraumes eine Patentanmeldung immer wieder aufgenommen werden, wobei dann für die Beurteilung der Neuheit das ursprüngliche Anmelde-Datum in Betracht kam: die Patentdauer (17 Jahre) zählte dagegen vom Tage der Neu-Anmeldung ab.

Das Selden-Patent dürfte wohl mit einigen ähnlichen die Veranlassung zur Aenderung dieser für die Industrie unter Umständen verhängnisvollen, haltlosen Bestimmungen gewesen sein

Fahrzeuge vorgeschlagen hat. Der Richter Coxe war der Meinung, dass die Selden'sche Idee als eine erste konkrete Anstrengung aufzufassen sei, eine Strassenlokomotive mit Kohlenwasserstoff-Gasmaschinen zu konstruieren, welche die Plattform des Wagens vollständig zur Benutzung für Personen oder Waren freilässt, während das Rochester-Fahrzeug ein roher Versuch gewesen sei, der diese Anforderung nicht erfüllt habe.

In dem Jahresbericht 1896 kennzeichnet der *Commissioner of Patents* das Selden-Patent wie folgt: „Selden erhielt 1895 am 5. November unter No. 549 160 ein Patent, welches wohl als Pioniererfindung in der Anwendung der Kompressions-Gasmaschine für den Gebrauch auf Strassen oder pferdelosen Wagen anzusehen ist".

Selden verbesserte seine Anmeldung 23 mal, einen wesentlichen Teil der Originaleingabe bildete der Vorder-Antrieb, der jetzt anderwärts versuchsweise immer noch wieder gebaut wird.

Seit 1900 verfolgt nun die Besitzerin, die Electric Vehicle Co., Verletzungen des Patents, welches jetzt gewissermassen als Damokles-Schwert über der amerikanischen Industrie hängt und dieselbe zu ruinieren droht, zumal unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Patentdauer erst vom Tage der Erteilung ab rechnet. Die amerikanische Industrie begrüsst also jedenfalls mit Freuden das Zustandekommen des Ringes, der *Association of Licensed Automobile Manufacturers*, welcher zunächst die nachfolgenden Firmen angehören, die alle mehr oder weniger wertvolle Patente (im ganzen über 400) in den Trust einbrachten:

Winton Motor Car Co., Cleveland, O.
Olds Motor Works, Detroit, Mich.
Packard Motor Car Co., Warren, O.
Peerles Motor Car Co., Cleveland, O.
Maynes-Apperson Co., Kokomo, Ind.
Apperson Bros., Kokomo, Ind.
Searchmont Co., Philadelphia, Pa.
Locomobile Co. of America, Bridgeport, Conn.
George N. Pierce Co., Buffalo, N. Y.
Knox Automobile Co., Springfield, Mass.
Autocar Co., Ardmore, Pa.
Electric Vehicle Co., Hartford, Conn.
United States Long Distance Auto Co., New York.
Pan American Motor Car Co., Mamaroneck, N. Y.
International Motor Car Co., Toledo, O.
Pope Robinson Co., Hartford, Conn.
Waltham Manufacturing Co.
J. Stevens Arms & Tool Co., Chicopee Falls, Mass
H. H. Franklin Manufacturing Co., Syracuse, N. Y.

Nach den neuesten Berichten soll inzwischen die Zahl auf 24 gestiegen und weitere 3 angemeldet sein.

Das „Verdienst", diese Kombination zu stande gebracht zu haben, gebührt in erster Linie Herrn Georg H Day von der Electric Vehicle Co., welcher Generaldirektor der „Association" wird. Dieselbe zahlt dem Inhaber des Selden-Patents eine Licenz und nimmt Stellung gegen alle Automobilfabriken, welche dem Ring nicht angehören. Man will keinen Trust im eigentlichen Sinne des Wortes bilden, oder angesehenen Firmen die Licenzerteilung versagen, aber kleine Fabrikanten dürften schwerlich in die Association aufgenommen werden.

* * *

Nach allem was bisher über den Patentring verlautet, scheint es doch fraglich, ob die Zustände in der amerikanischen Automobilindustrie durch denselben gebessert werden.

Nicht darin kann das Ziel des Grossbetriebes gipfeln, dem „kleinen Manne" sein Dasein durch Patentscherereien noch unerträglicher zu machen — gehen doch auch von diesem letzteren sehr oft für die Industrie im allgemeinen sehr wertvolle Verbesserungen und Vervollkommnungen aus, die der Grossindustrie dann zum Nutzen werden —, vielmehr dürfte dies Ziel wohl mehr in noch weiterer Durchführung des Prinzips der Arbeitsteilung zu erblicken sein.

Ein Patentring, der die Herstellung des ganzen modernen Motorwagens mit Verbrennungsmotor beherrscht, dürfte wenig zur Hebung des Automobilismus im allgemeinen beitragen. Anders, wenn irgend ein wichtiger Bestandteil, ein vollkommener Pneumatik, ein gutes Zubehörteil, in ähnlicher Weise „beherrscht" wird: Dies könnte nur dazu beitragen, dass auch der kleine Fabrikant vor Einkauf von minderwertigem Material geschützt würde.

Auf die z. Z vielfach angeschnittene Frage, ob überhaupt die allgemein moderne Patentgesetzgebung mit dem Recht der Ausschliessung für den Patentinhaber für Erfinder und Industrie vorteilhaft ist, näher einzugehen, würde hier zu weit führen. Steht es doch auch im Belieben des Erfinders, ob er Einzel-Licenzen oder Allgemein-Licenzen vergiebt.

Beitritt Deutschlands zur internationalen Union für den gewerblichen Rechtsschutz.

Am 1. Mai ist der Beitritt Deutschlands zur *„Union Internationale pour la protection industrielle"* in Kraft getreten, laut Bekanntmachung des Reichskanzlers im Reichsgesetzblatt vom 18. April 1903.

Der Union gehören zur Zeit folgende Staaten an: Belgien, Brasilien, Curaçao, Dänemark, Deutschland, San Domingo, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Japan, Neuseeland, Niederlande, Niederländisch-Indien, Norwegen, Portugal, Queensland, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien, Surinam, Tunis und Vereinigte Staaten von Amerika

Deutschland war der Union bisher aus dem Grunde nicht beigetreten, weil die Bestimmungen des zu Paris am 20. März 1883 geschlossenen Unionvertrages über die Prioritätsfrist zur Nachsuchung eines Patentschutzes in anderen Ländern und über die Ausführungspflicht der Erfindungen den deutschen Interessen nicht völlig genügend erschienen.

Durch Konferenzen der Unionsstaaten zu Brüssel (1897 und 1900) wurden nun diese Bedenken durch eine Abänderung der Konvention in der Hauptsache beseitigt; und nachdem die Zusatzakte vom 14. Dezember von allen beteiligten Staaten ratifiziert worden ist — mit Ausnahme von Serbien, der dominikanischen Republik und der vereinigten Staaten von Brasilien —, trat Deutschland laut Beschluss des Reichstages vom 15. Mai 1901 nach der zu Anfang genannten Bekanntmachung vom 18. April 1902 nunmehr der Union bei.

Die Vorteile, welche die Union für die Industrie bietet, bestehen zunächst darin, dass Angehörige eines der vertragschliessenden Staaten, welche in diesen eine Patentanmeldung eingereicht haben, in den anderen ein Prioritätsrecht von 12 Monaten geniessen; bei gewerblichen Mustern und Modellen beträgt die Frist zumeist 4 Monate, ebenso bei Warenzeichen.

Auch die **Einführung patentierter Gegenstände nach Frankreich ist nach dem 1. Mai dieses Jahres aus Deutschland erlaubt**, ohne dass dies wie früher den Verfall des französischen Patentes nach sich zieht. Doch ist eine solche Einführung nicht als Ausübung der Erfindung in Frankreich anzusehen, welche auch weiterhin formell erfüllt werden muss.

Infolge des Beitritts Deutschlands zur Union wurden gewisse Aenderungen der Verträge mit Italien und der Schweiz erforderlich, mit welchen Staaten Deutschland bekanntlich Sonderverträge vom 12. Januar bezw. 13 April 1892, betreffend den gegenseitigen Patent-, Muster- und Markenschutz, abgeschlossen hatte. Die diesbezüglichen Aenderungen sind ebenfalls im Reichsgesetzblatt No. 17, ausgegeben den 18. April 1903, veröffentlicht und zu unwesentlich, um auf die Einzelheiten hier näher einzugehen.

J. Küster.

Patentschutz für die Ausstellungsgegenstände in St. Louis. Unter dem 3. März d. J. ist das amerikanische Patentgesetz erheblich zu Gunsten der Ausländer geändert und mit den wesentlichen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens zum Schutze des gewerblichen Eigentums (sog. **Pariser Union**) in Uebereinstimmung gebracht worden. Bekanntlich waren die Bestimmungen der Union in den Vereinigten Staaten von Amerika, obwohl letztere dem internationalen Verbande angehörten, bisher nicht zur Ausführung gelangt, weil das nach amerikanischem Recht hierfür erforderliche Gesetz noch nicht ergangen war. Diesem Zustande soll durch das Gesetz vom 3. März d. J. abgeholfen werden. Danach hat die Anmeldung, die in einem zur Pariser Union gehörigen Lande erfolgt, die Wirkung einer in den Vereinigten Staaten erfolgten Anmeldung, wenn letztere bei Patenten innerhalb 12 Monaten, bei Mustern innerhalb 4 Monaten vom Tage der ersten Anmeldung im Ausland nachgeholt wird. Ferner kann nunmehr nicht nur der amerikanische Staatsbürger, sondern auch jeder Ausländer ein „**Caveat**" einreichen, d. h. ein Gesuch um Vormerkung, durch welche er sich die Priorität für seine Erfindung sichert. Da das Deutsche Reich der Union ebenfalls beigetreten ist, kommen die erwähnten Aenderungen deutschen Staatsangehörigen unmittelbar zu gute.

Weltausstellung St. Louis 1904.

Der Herr Reichskommissar, Geheimer Oberregierungsrat Lewald, lässt sich die Förderung der Beschickung der Ausstellung seitens der deutschen Automobil-Industrie in hohem Grade angelegen sein. Er hat in Rundschreiben an die Industriellen und an die automobilistischen Vereinigungen eindringlich darauf hingewiesen, dass in anderen Ländern einschlägige Vorbereitungen in grossem Stile getroffen werden. Die Beschickung der Ausstellung in St. Louis erscheint als ein vorzügliches Mittel zur Erschliessung neuer Absatzgebiete, indem starker Besuch derselben aus Mittel- und Süd-Amerika, aus China, Japan, Australien und anderen überseeischen Ländern Gelegenheit zur Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen bieten wird.

Das „Automotor-Journal" berichtet, dass die französischen Fabrikanten bereits 175000 Quadratfuss erreicht haben und knüpft daran den Ruf: „Wake up, England".

Um die Vorarbeiten für Deutschland zweckmässig zu sammeln, zu vereinfachen und mehr einheitlich zu gestalten, hat der Herr Reichskommissar dieselben dem auf diesem Gebiete erfahrenen und in automobilistischen Kreisen allgemein bekannten Herrn Direktor Gustav Freund in Berlin, Universitätsstr. 3a, übertragen, welcher es übernommen hat, den Interessenten durch einschlägige Aufschlüsse betreffs Transportkosten, Versicherung, Installation, Vertretungsangelegenheiten u. s. w. an die Hand zu gehen.

Dieses Arrangement erscheint in der That sehr zweckmässig, und es kann den Interessenten empfohlen werden, sich mit Herrn Direktor Freund in Beziehung zu setzen. Wünschenswert und förderlich wäre es wohl gewesen, wenn diese Einrichtung schon früher hätte bekannt gegeben werden können, da, wie wir schon im vorigen Hefte hervorhoben, am 1. Juni Schlusstermin für die Anmeldungen zur Ausstellung ist.

Uebrigens betont der Herr Reichskommissar, dass Raum für die Deutsche Automobil-Ausstellung reichlich vorgesehen ist.

O. Cm.—

Zum Thema **„Motorwagen auf Schienen"** entnehmen wir „The Gas Engine", dass die Northeastern Railway in England zur Zeit zwei Motorwagen für je 52 Personen baut, von denen jeder seine eigene Krafterzeugung tragen wird. An dem einen Ende des Wagens wird ein 85pferdiger vierzylindriger Napier-Motor aufgestellt werden, welcher eine Dynamomaschine antreibt zur Erzeugung elektrischen Stromes, und der letztere dient zum Antriebe von zwei Motoren, die die motorische Kraft auf die Räder des Drehgestells unter dem Maschinenrahmen übertragen. Zwei dieser vierrädrigen Drehgestelle, die nach den Normalien der jetzigen Eisenbahnwaggons gebaut sind, werden das Untergestell des Wagens tragen, aber der Wagenkasten selbst soll bedeutend leichter werden als gewöhnlich und sich somit dem Strassenbahntype nähern. Da der Brennstoffbehälter 30 Gallonen (circa 130 Liter) fassen wird, so dürfte dieser Motorwagen im stande sein, fünf Stunden ohne Neufüllung zu arbeiten. Eine Geschwindigkeit von 30 Meilen (46 km) per Stunde soll in ebensoviel Sekunden Anfahrzeit erreicht werden können. Die Beschleunigung bis zur Erreichung einer normalen Geschwindigkeit wird also eine bedeutend geringere sein, als bei einem gewöhnlichen Zuge. Aus letzterem Grunde beabsichtigt man nun, diese Motorwagen besonders da einzustellen, wo gewöhnliche Züge wegen zu häufigen Anfahrens bei geringerer Benutzung unzweckmässig und unrentabel sein würden.

Dipl. Ing. Paul Albert †.

Am 15. Mai verlor der Verein ein schätzenswertes Mitglied, Herrn Paul Albert aus Biebrich am Rhein, welcher den Verletzungen erlegen ist, die er sich am selben Tage bei einem Sturz mit seinem Motorwagen zugezogen hatte. Der Unfall ereignete sich an einer gefährlichen Wegebiegung in der Nähe von Gau-Algesheim, unweit Biebrich, auf einer eben nach Paris begonnenen Automobilfahrt, wo Albert sich an dem Rennen Paris—Madrid beteiligen wollte. Zurückzuführen dürfte derselbe darauf sein, dass beim Passieren einer Wassermulde das linke Hinterrad gebrochen sein soll, wodurch der 80 PS.-Daimler-Rennwagen in weitem Bogen in den Chausseegraben flog.

Paul Albert, der Sohn des Kommerzienrats Albert in Biebrich, ist in Radsportskreisen als Amateur Weltmeisterfahrer bekannt, und hatte sich infolge seines liebenswürdigen Wesens viele Sympathien erworben. Er war auch eifriger Anhänger des Motorzweirad- und des Automobilsports, doch — und das möchten wir besonders nachdrücklich betonen — er widmete sich auch mit grossem Interesse der praktischen Seite des Automobils. Wir brauchen zum Beweis hierfür nur zu erwähnen, dass Albert's Diplom-Aufgabe an der Kgl. Techn. Hochschule Berlin im letzten Herbst zufolge eigener Wahl in der Berechnung und Durchkonstruktion eines Motorlastwagens mit Kohlensäurebetrieb für eine Bierbrauerei bestand, und müssen wir uns besonders dankbar des Umstandes erinnern, dass er uns seinerzeit Gelegenheit gab, die umfangreiche interessante Arbeit eingehend in Augenschein zu nehmen, nachdem wir durch Hinweise auf das reichhaltige Material der Vereinsbibliothek in der Lage gewesen waren, Herrn Albert bei Ausarbeitung des für ein Diplomingenieur-Examen seltenen automobilistischen Themas wertvolle Anregungen zu geben. Das Gebiet war natürlich ein hervorragend schwieriges, doch hat Albert die Aufgabe in glänzendster Weise bis ins kleinste Detail gelöst — soweit von einer Lösung derselben die Rede sein kann, wo nur der Beweis zu erbringen war, dass die Aufgabe, falls die gestellten Anforderungen der Praxis erfüllt werden sollen, betriebstechnisch und wirtschaftlich unlösbar ist.

Wir sehen davon ab, auf das letztere Thema an dieser Stelle näher einzugehen. Jedenfalls hat der Automobilismus einen zu grösseren Hoffnungen berechtigenden Anhänger an Albert verloren. J. K.

In ein Dreirad umwandelbares Motorzweirad.



In dem Berichte über die Motorzweiräder auf der deutschen Automobilausstellung brachten wir verschiedene Einzelheiten über das „Progress"-Motorzweirad mit seinem eigenartigen Vergaser (einem Mittelding zwischen Einspritz- und Oberflächen-Vergaser), mit seinem konischen Abreisskontakt der magnetelektrischen Zündung u. s. w. Wir nehmen heute nochmals Veranlassung, auf das Fabrikat zurückzukommen, um an der Hand einer uns zur Verfügung gestellten Photographie auf das in zugehöriger Abbildung dargestellte umwandelbare Motorzweirad hinzuweisen.

Wie ersichtlich, ist die Vordergabel des Zweiradrahmens nach hinten gestellt und dient zur Bethätigung eines Gestänges, welches die beiden kurzen Lenkachsen der Vorderräder einstellt — genau wie beim gewöhnlichen Motorwagen. Der Steuerkopf mit der Lenkstange trägt also nicht mehr das Gewicht des vorderen Teils des Fahrzeuges, sondern dies wird durch ein besonders leicht abnehmbares Gestänge aufgenommen, welches mit der feststehenden Achse des abnehmbaren Vordersitzes verbunden ist. Hierdurch gewinnt die Anordnung natürlich ganz bedeutend an Wert, denn die vielfach übliche Lenkung durch Drehung des ganzen Vordersitzes um die Steuerkopfachsen bringt den Nachteil mit sich, dass die vorn sitzende Person jede kleine Wegbiegung, jedes Ausweichen von der Fahrrichtung um ein vielfaches mehr empfindet, als bei der hier gewählten Anordnung mit Lenkachsensteuerung.

Deutzer Bootsmotoren.

Von Jul. Küster, Civil-Ingenieur, Berlin.

Ein grosses Anwendungsgebiet dürfte sich dem Verbrennungsmotor zum Betriebe von Motor-Kanal-Schiffen erschliessen, und zwar ist es hier in erster Linie die grosse Oekonomie, welche die neueren Sauggas-Motoren gegenüber der Dampfmaschine bieten, die dem Verbrennungsmotor ein grosses Feld auf Kosten der Dampfmaschine zu sichern scheint.

Bevor wir auf die Erfolge der Deutzer Boots-Motoren in ihrer Anwendung in der Kanalschiffahrt eingehen, dürfte es für manchen Leser nicht uninteressant sein, einen kleinen Ueberblick über die bisherigen Arten der mechanischen Fortbewegung von Kanalschiffen zu gewinnen.

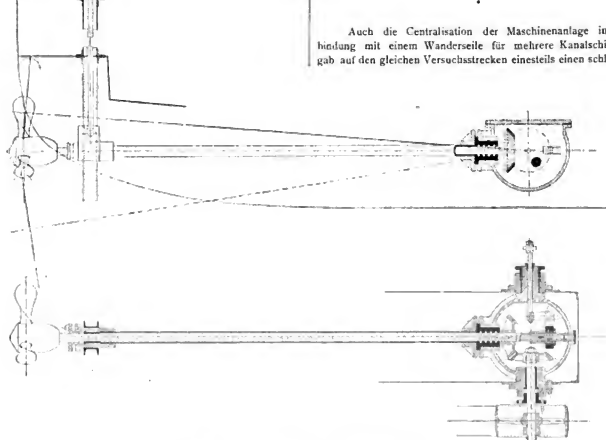


Fig. 1. Heb- und senkbare Drehflügel-Schraube.

Schon vor den 80er Jahren wurde das Güterdampfboot bereits vielfach auf Kanälen versucht, ohne sich zu diesem Spezialzwecke jedoch entsprechend zu bewähren. Durch die Mitnahme von Dampfkesseln und Dampfmaschinen konnte die Nutzlast nicht entsprechend hoch genug bemessen werden, anderenteils rief der geringe Querschnitt der Kanäle bei Betrieb durch feste Schrauben vielfach Beschädigungen der Sohle und Böschungen hervor.

Auf den märkischen Wasserstrassen Magdeburg—Berlin und Stettin verkehren noch heute eine beschränkte Anzahl von Eilgutdampfern, doch hat diese Gattung von Schiffen durch die Maschinenanlage über 20 % ihrer Ladefähigkeit verloren. Um diesen Verlust wett zu machen, griff man bald zu dem Mittel, die bewegende Kraft auf das Land zu verlegen, ähnlich wie man sich lange mit dem Pferdebetrieb beholfen hatte, und so kam man bald auf Dampflokomotiven, welche die Schiffe durch Seile nachzogen. Sowohl auf dem Oder-Spreekanal als auch in Frankreich konnte jedoch diese Betriebsart nicht den Wettbewerb mit dem Pferdebetrieb aufnehmen.

Auch die Centralisation der Maschinenanlage in Verbindung mit einem Wanderseile für mehrere Kanalschiffe ergab auf den gleichen Versuchsstrecken einesteils einen schlechten Wirkungsgrad bei grösserer Länge der Strecke, andererseits machte sich das gefährliche Aufwickeln der Zugleine infolge regellosen Längsdrehens unangenehm bemerkbar.

Es ist natürlich, dass man damals in den Blütejahren der Elektrizität auch bald an die elektrische Kraftübertragung dachte, und man kam zunächst auf elektrische Leitungen längs der Kanäle, da der Akkumulatorenbetrieb sich für die grosse Kraft als ungeeignet erwies.

Bei Benutzung elektrischer Leitungen längs des Kanals war wiederum die Wahl zwischen Anordnung des Elektro-

motors auf dem Schiff oder auf einem Schleppwagen, der auf dem Leinpfad am Kanal entlang lief. Siemens & Halske sowie Schuckert führten auch Schleppwagen auf Adhäsions-Lokomotiven aus.

Der wirtschaftliche Erfolg auch dieser Systeme war wenig ermutigend. Als prinzipieller Mangel musste zunächst der Umstand gelten, dass das Schiff stets von einer centralen Kraftquelle abhängig war, also jede allgemeine Betriebsstörung

Fig. 2. Dreischrauben-Boot, davon die mittlere heb- und senkbar.

in Kauf nehmen musste. Sodann war auch stets das Vorhandensein einer Schleppmaschine erforderlich, und die Frequenz der Kanäle, welche grossen Verkehr haben, ist eine sehr wechselnde. Technisch kommt dazu, dass das zwischen Ufer und Schiff befindliche Zugseil stets, insbesondere bei Dunkelheit und beim Passieren ausladender Schiffe, ein starkes Verkehrshindernis bildet. Zudem kann eine Wirtschaftlichkeit elektrischer Schiffszugs-Adhäsionslokomotiven nur bei Kanälen mit einem Verkehr von mindestens 1 Million Tons jährlich in Frage kommen, und diese Ziffer ist selten aufzuweisen, zumal auch kein Zwang gegenüber den Schiffern bestehen könnte, zum Betrieb noch weiterhin ihre eigenen Pferde zu benutzen.

* * *

Da somit sowohl Dampfkessel und Dampfmaschine auf dem Schiff selbst, wie auch Centralanlage irgend welcher Art sich als ungeeignet erwiesen, konzentrierte sich das Interesse auf den Verbrennungsmotor.

Wenn dieser nur insofern den zu stellenden Anforderungen genügte, als er kein besonderes Personal zur Bedienung erforderte, als er die Ladefähigkeit nur in geringem Masse beschränkte, so mussten die Betriebskosten erst durch Anlage von Saug-Gas-Generatoren beschränkt werden. Ferner musste noch ein weiterer Umstand berücksichtigt werden: Die Verhütung von Beschädigungen der Kanal-Sohle und Böschungen.

Diesen beiden letzteren Bedingungen genügte die Gasmotoren-Fabrik Deutz einmal durch Einbau von Sauggasmotoren-Anlagen, zum zweiten durch Anwendung einer heb- und senkbaren Flügelschraube („D. R. P.“). Diese ist in Fig. 1 in vertikaler und horizontaler Ansicht zum Teil in Schnitt dargestellt und wurde zum

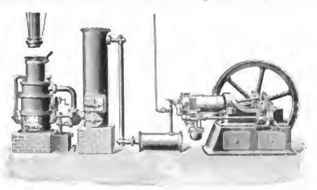


Fig. 3. Generator-Sauggas-Anlage.

erstenmal 1899 in zwei Kanalbooten von Gebr. Haldy, Saarbrücken, sowie von Raab, Karcher & Co., Strassburg, angewandt.

Dieselbe ist gleichzeitig als Drehflügelschraube ausgebildet; das Prinzip dieser wurde bereits oben erläutert.

Um nun ein Heben und Senken der Schraube mit dem Stevenrohr zu ermöglichen, wurde dieselbe um eine horizontale, querschiffs liegende Achse drehbar angeordnet. Um diese letztere ist ein Kugelgehäuse drehbar, welches ein Kammlager zur Lagerung des vorderen Steuerwellenendes enthält. Central durch diesen Drehzapfen ist einerseits eine Stange zur Bethätigung, bezw. Verdrehung und Einstellung der Flügelschraube geführt, andererseits eine Antriebsachse, die innerhalb des genannten Kugelgehäuses ein konisches Zahnrad trägt, das mit einem ebensolchen auf der Steuerwelle zahnt; ausserhalb des Kugelgehäuses eine Riemenscheibe. An das Kugelgehäuse bezw. Kammlager schliesst sich das lange, die Schraubenwelle umgebende Stopfbüchsenrohr an. Zahnräder und Lager können also unter Oel gehalten werden, da das Innere des Kugelgehäuses vollständig gegen Wasser abgedichtet ist. Nahe dem hinteren Ende ist das Stopfbüchsenrohr in einer vertikalen Gleitbahn geführt, in welcher es durch eine Windevorrichtung vom Schiffsinnern aus gehoben und gesenkt werden kann, auch während des Betriebes.

BERLIN SW. 12
Kochstrasse 73.

Alle Zubehörteile und Ausrüstungsgegenstände für Automobilwagen, Motorräder und Motorboote.





AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG



BERLIN 1903



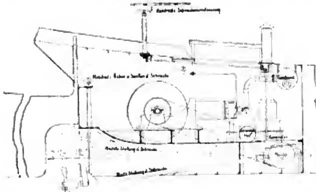
Alle Bestandteile zum Bau von Automobilwagen jeder Art und Grösse, von Motorrädern und Motorbooten.



Der Hauptzweck dieser heb- und senkbaren Schraube besteht darin, einen stets gleichmässigen Tiefgang für die im Wasser rotierende Schiffsschraube zu ermöglichen, gleichviel, ob das Schiff stark oder nur wenig belastet ist.

• • •

Bei den beiden Kanalschiffen Haldy II und Raab-Karcher I ist nun nach Fig. 2 eine Schraube vertikal verstellbar und zwei seitlich davon festgelagert eingebaut, und zwar werden die beiden letztgenannten Schrauben zusammen oder die mittlere allein durch ein und denselben Verbrennungsmotor mittels Riemen angetrieben. Der Antrieb der mittleren, verstellbaren Schraube erfolgt naturgemäss durch Vermittelung des oben beschriebenen Kugelgehäuses. Ist nun das Schiff nur schwach belastet, so wird die mittlere verstellbare Schraube in die tiefste Stellung eingestellt, wie gezeichnet. Die beiden seitlichen Schrauben berühren jetzt das Wasser gar nicht mehr. Hat das

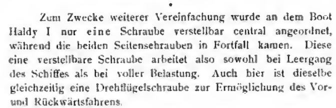


Längsschnitt.

Querschnitt.

Schiff dagegen grösseren Tiefgang bei voller Beladung, so arbeiten die beiden seitlichen Schrauben, welche jetzt infolge des grösseren Tiefganges ganz im Wasser rotieren, während die mittlere verstellbare Schraube jetzt hochgezogen ist. Der Verbrennungsmotor ist ein 16 PS. liegender Benzin-Motor, mit welchem in freiem Fahrwasser eine Geschwindigkeit von $3^1/_2$ km bei 270 Tonnen Nutzlast erzielt wurde.

• • •



Horizontalschnitt in Höhe des Motors.

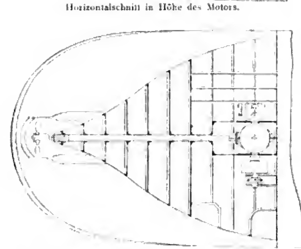
Zum Zwecke weiterer Vereinfachung wurde an dem Boot Haldy I nur **eine** Schraube verstellbar central angeordnet, während die beiden Seitenschrauben in Fortfall kamen. Diese eine verstellbare Schraube arbeitet also sowohl bei Leergang des Schiffes als bei voller Belastung. Auch hier ist dieselbe gleichzeitig eine Drehflügelschraube zur Ermöglichung des Vor- und Rückwärtsfahrens.

• • •

Der zweite, oben aufgestellte wichtige Punkt, welcher die Einführung von Kanalschiffen mit Verbrennungsmotoren gegenüber der Dampfkraft förderte, ist die Verwendung von Saug-Generator-Gasanlagen.

Solche sind für automobile Zwecke, d. h. zum Betriebe von Motorwagen nicht verwendbar und wurden in unserer Zeitschrift daher nur unter „Heiz- und Arbeitsstoffe für Automobilenbetrieb" flüchtig erwähnt, so dass es in Anbetracht der grossen Vorteile des Generator-Sauggases für den Motorbootsbetrieb zweckmässig erscheint, auf das Wesen derselben hier etwas näher einzugehen.

Die frühere seit fast schon 15 Jahren ausgeübte Methode der Herstellung von Generator-Gas bestand darin, dass man Luft und Wasserdampf durch glühende Kohle blies. Da bei einer solchen Anlage ein Dampfkessel und ein Behälter für das erzeugte Generatorgas erforderlich war, so bot eine solche infolge der vielseitigen Bedienung und der grossen Rauminanspruchnahme zu wenig Vorteile, als dass sie sich in grösserem Masse hätte einführen können.



Horizontalschnitt in Höhe der Schraube.

Fig. 4. Einbau einer Sauggenerator-Gas-Motorenanlage in ein Kanalboot.



Durch eine enorme Vereinfachung des Verfahrens jedoch ist das Generatorgas jetzt zu einer hohen Bedeutung gelangt. Dampfkessel und Gasbehälter kommen in Fortfall, indem der Kolben des Motors beim Saughube selbst genügend Vacuum in der Röhrenzuleitung schafft, um mit Wasser geschwängerte Luft durch glühende Kohlen hindurchzusaugen, welche also selbstthätig eintritt. Der Generator, ein kleiner Schachtofen, enthält in seinem oberen Teil eine Wasserschale, die von den Gasen noch mit beheizt wird. Die eintretende Luft sättigt sich nun, über diesen Wasserspiegel hinwegstreichend, so stark mit Wasserdampf, wie es für die Gasbildung erforderlich ist.

Durch Passieren der Schicht glühender Kohlen nimmt das angesaugte Gas als hauptsächlichen brennbaren Bestandteil Kohlenoxyd auf, wird vor Eintritt in den Verbrennungsmotor durch Wasserrieselung gekühlt und gereinigt, verliert auch durch Passieren des Wassersprühregens seinen Gehalt an Staub und Theer. Hierauf gelangt es in einen kleinen Gassammeltopf, wodurch die Saugwirkung nicht so unmittelbar stossweise, den Motorhüben entsprechend auftritt, sondern sich gleichmässiger gestaltet.

Die Beschickung des Generators mit Kohlen erfolgt durch einen über demselben angebrachten Fülltrichter und zwar reicht eine Füllung dieses Trichters für einen längeren Zeitraum aus. Beim Ingangsetzen muss der erforderliche Luftstrom natürlich zunächst durch einen Handventilator erzeugt werden. Hierbei lässt man die sich bildenden Gase durch das nunmehr herabgesenkte Kaminrohr (s. Fig. 3) entweichen.

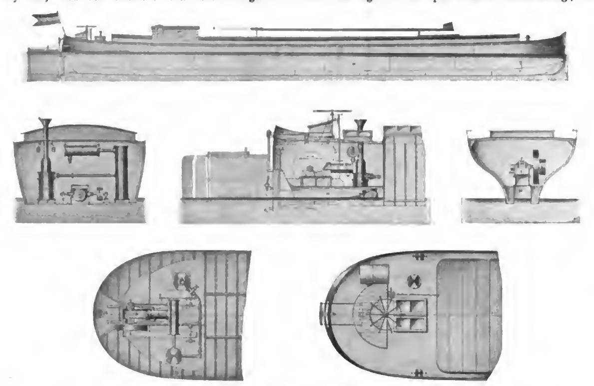
* * *

Fig. 4 zeigt den Einbau einer derartigen Sauggasanlage in das erwähnte Kanalschiff Haldy I. Wie ersichtlich, stehen Generator und Reiniger seitlich des Maschinenraums und der Verbrennungsmotor selbst in der Mitte. Das Einfüllen von Antracit erfolgt durch Einwerfen einer entsprechenden Menge durch ein bis auf Deck durchgeführtes Einfüllrohr. Weiter erfordert die ganze Anlage nur ab und zu, in etwa gleichen Zeiträumen Abkratzen des Rostes von Schlacken.

* * *

Die oben geschilderte Art des Einbaues der Generator-Sauggasanlage eignet sich weniger gut für sehr schmal gebaute Kanalschiffe. Hier ist die in Fig. 5 bis 10 abgebildete Art des Einbaues vorteilhafter, da dies sehr scharf gebaute Kanalschiff am Heck nur Platz für die verstellbare Schraube lässt.

Die Ladefähigkeit des Schiffes wird durch diesen scharfen Bau allerdings um ein paar Tonnen beeinträchtigt, doch ist natürlich diese Form in schmalen Kanälen vorzuziehen, weil die saugende Wirkung eines vollen Hinterschiffes beseitigt ist und weniger Wirbel erzeugt werden.


Fig. 5 bis 10. Scharfgebautes Kanalboot mit Generator-Sauggas-Anlage.

* * *

Eine dritte Ausführungsform des Einbaues einer Generator-Sauggasanlage zeigt Fig. 11 und zwar ist dies die Form eines Flussschiffes, wo also eine festgelagerte Schraube anstatt der verstellbaren in Anwendung kommen kann. Der in diesen Skizzen zur Verwendung kommende Verbrennungsmotor ist ein zweicylindriger ausballancierter schnelllaufender Motor von 40 PS.

* * *

Der grosse Vorteil der Anwendung von Sauggenerator-Gasanlagen auf Fluss- und Kanalschiffen besteht vor Allem in der Verringerung der Betriebskosten gegenüber Verbrennungsmotoren mit Benzin, Petroleum- und Spiritus-Betrieb.

Die letzteren konnten sich nur in Holland in grösserem Masse einführen, weil dort Petroleum keinem Zoll unterliegt, doch in Deutschland und Frankreich würde dieser Betrieb zu unökonomisch sein. Stellt man z. B. ein normales Flussschiff von 275 t in Rechnung, welches bei einer Fahrgeschwindigkeit von 3 km/st 4—5 Pferdekraftstd. per Schiffskilometer braucht, so ergiebt sich sofort, dass dieser Betrieb in Frankreich und Deutschland zu teuer kommt, da diese 4—5 Pferdekraftstunden 40 bis 50 Pf. kosten würden. Unter Berücksichtigung der Abschreibungen, Reparaturen, Verzinsung des Anlagekapitals würden gegenüber dem Pferdezug zu wenig Vorteile bleiben. Diese Kosten von 40 bis 50 Pf. pro Schiffskilometer **sinken** nach Angaben der Gasmotorenfabrik Deutz **auf 6 bis 9 Pf.** bei Anwendung einer Generator-Sauggas-Anlage. Bei dem oben erwähnten Kanalschiff Haldy I stellen sich die Zugkosten nach gleichen Angaben einschl. Abschreibung und Verzinsung auf 15 bis 20 Pf. pro Schiffskilometer bezw. **Mk. 0,06 bis 0,075 pro Tonnkilometer.** Während eine Dampfmaschinenanlage da, wo nur kleinere Kräfte (10 bis 50 PS.) erforderlich sind, nicht mehr ökonomisch arbeitet, ist dies bei Sauggenerator-Gasanlagen wohl der Fall, sodass diese sich gerade hier wegen der weit einfacheren Anlage bedeutend besser eignen und sich ein grosses Verwendungsgebiet auf Kosten der Dampfmaschine schaffen dürften.

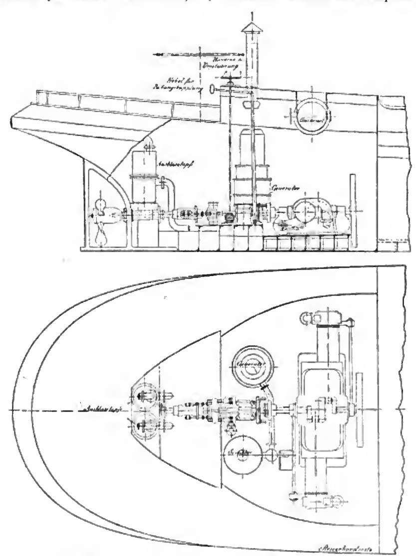


Fig. 11. Flussschiff mit festgelagerter Schraube und 40 PS. Generator-Sauggas-Anlage.

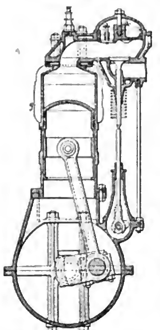
Kritische Beleuchtung neuer Konstruktionen von Panhard und Levassor.*)

Von Ludwig Freiherr von Löw, Diplom-Ingenieur.

Unter No 673/02 wurde Ende vorigen Jahres der bekannten Automobilfirma Panhard & Levassor in Paris ein englisches Patent erteilt auf einen Viercylindermotor, der folgende eigenartige Konstruktionen besitzt.

Die Kurbelwelle ist fünfmal gelagert, gegenüber der gewöhnlichen Anordnung von drei Lagern; hierdurch werden die Biegungsmomente in der Welle geringer und die Zugkräfte zwischen Lager und Cylinder so direkt als möglich aufgenommen. Diese lobenswerten Konstruktionsgrundsätze ermöglichen stets bei derselben Festigkeit ein geringeres Gewicht. Als Nachteil der Anordnung muss jedoch ihre grössere Kompliziertheit gegenüber der dreifachen Lagerung hervorgehoben werden.

Das innerhalb gewisser Grenzen berechtigte Streben nach Gewichtsverminderung hat wohl auch die Veranlassung dazu gegeben, dass die Wassermäntel nicht wie gewöhnlich mit den Cylindern aus einem Stück gegossen sind, sondern aus dünnem Kupferblech bestehen. Um der verschiedenen Wärmeausdehnung von Kupfer und Eisen Rechnung zu tragen, ist das dünne Kupferblech, wie die Abbildung z. T. zeigt, gewellt. Ein solcher Cylindermantel an und für sich muss als eine sehr schöne Konstruktion bezeichnet werden, denn 1. braucht er keine Kräfte aufzunehmen und kann daher sehr dünn sein, 2. giebt er viel Wärme nach aussen hin ab, weil Kupfer ein guter Wärmeleiter ist, und 3. wird diese Wirkung noch durch die gewellte Oberfläche erhöht; aber seine Existenzberechtigung erscheint geringer, wenn wir bedenken, dass die Ventilkammer auch gekühlt werden muss und wir hierfür wegen der unregelmässigen Form doch einen angegossenen Mantel nötig haben. Der sehr kompliziert gestaltete Cylinderkopf lässt sich in Rücksicht auf die Massenherstellung einigermassen rechtfertigen, dass er aber an einer Stelle, wie aus der Figur ersichtlich ist, überhaupt nicht von Wasser umspült wird, muss als ein wunder Punkt bezeichnet werden. Wie die Mäntel von Kopf und Cylinder miteinander verbunden sind, ist aus der Patentschrift nicht zu ersehen, höchstwahrscheinlich bildet die Verbindung ein Rohr, das an zwei Stellen je einer verschraubten Dichtungsfläche bedarf. Noch unwillkommener als diese und die vielen anderen Rohranschlüsse, welche die getrennte Cylinderkühlung erfordert, muss uns die veraltete Konstruktion sein, besondere Cylinderköpfe aufzuschrauben. Eine unangenehme Beanspruchung der hierzu dienenden Befestigungsschrauben, die beim Anheben des mit hohem Druck belasteten Auspuffventils entsteht, ist allerdings bei diesen neuen Motoren in sehr sicherer Weise durch die Zugstange beseitigt, welche den Cylinderkopf mit dem Kurbelgehäuse verbindet.



Centaur-Motor mit Kupferblech-Wassermantel und 3 Ansaug-Ventilen pro Cylinder.*)

Bedenklich muss es erscheinen, den Zünder, wie die Abbildung zeigt, in einem Kanal unterzubringen, weil sich hier leicht verbrannte Gase ansammeln können; besser ist es, den Zünder in die Nähe des Saugventils zu legen, indem man dabei sicher ist, dass der überspringende Funken stets ein frisches, entzündungsfähiges Gemisch vorfindet. Unglaublich aber ist es, den Zünder gerade in der Mittellinie des Cylinders anzuordnen, weil der Kolbenkörper, wie aus der Patentschrift hervorgeht, nach oben gewölbt ist und daher das Oel direkt auf den Zünder gespritzt wird.

Der Motor hat zwölf Saugventile (jeder der vier Cylinder besitzt deren drei, die sich, im Kreise herum angeordnet, unter einer gemeinsamen Haube befinden). Der Zweck der besonders bei grossen und schnelllaufenden Pumpen sehr gebräuchlichen Ventilteilung ist, infolge geringeren Hubes und kleinerer Massenwirkung ein präzises Arbeiten dieser Organe zu erreichen; eine Absicht, die grosse Anerkennung verdient, aber in viel einfacherer Weise durch die bei ortsfesten Motoren ganz allgemein übliche und die in der neuesten Zeit auch bei Automobilmotoren so rasch beliebt gewordene zwangläufige Steuerung der Saugventile gewährleistet wird.

Zum Antrieb der Steuerwelle ist eine Kette verwandt, was um so wunderbarer berührt, weil Steuerwelle und Kurbelwelle so nahe aneinander liegen, dass man mit den für hohe Geschwindigkeiten viel geeigneteren Zahnrädern auskommen könnte.

Wie leider so oft im Automobilbau, so hat wohl auch beim Entwurf dieses Motors die Sucht nach Neuem und Originellem mehr geherrscht, als ein ernstes Streben nach Vervollkommnung.**)

*) Die Schnittzeichnung dieses speziell für die Panhard-Rennwagen mit Gewichtsgrenze < 1000 kg konstruierten Motors brachten wir bereits in Heft XXI vor. Jahrg. unter „Auszug aus einem Vortrag des Captains C. Longridge über Motorwagen mit Verbrennungskraftmaschinen im Jahre 1'902". Da dieselbe an jener Stelle, wie wir uns bei verschiedenen Gelegenheiten überzeugen konnten, jedoch von manchem Leser nicht entsprechend beachtet worden ist, so nehmen wir keinen Anstand, die Skizze hier zur Erläuterung der Ausführungen des Herrn Verfassers nochmals zu bringen. Techn. Red.

**) Mehr als die Sucht nach Neuem und Originellem dürfte doch die Sucht nach möglichst geringem Motorgewicht bei möglichst grosser Stärke, bedingt durch die unter *) erwähnte Gewichtsgrenze für Rennwagen, bei der Konstruktion massgebend gewesen sein.

Wenn nun eine über so viel Erfahrung verfügende Firma hierin so weit geht, dass sie bei Rennwagen auf Konstruktionseinzelheiten zurückgreifen muss, die durchaus nicht die Betriebssicherheit des Fahrzeuges erhöhen, und für Tourenwagen von jedem ernster denkenden Konstrukteur verworfen sind, so liegt hierin nur eine Bestätigung der im letzten Heft S. 221 unter „Strömung gegen Automobilrennen in Frankreich" — „Rennen und Wettbewerbe" citierten Worte Paul Meyan's: „Dies spielt eine um so grössere Rolle, als man, um heute mit wenigstens einiger Aussicht an einem solchen Rennen teilnehmen zu können, spezielle Maschinen konstruieren muss von solcher Form und Stärke, die für die Folge nicht die geringste Vervollkommnung an den zum Verkauf gelangenden Fahrzeugen mehr herbeiführen können."

Sollte hierin etwa auch die Veranlassung dafür zu erblicken sein, dass die Daimler-Werke nach der „Rad-Welt" v. 23. Mai ihren 90 PS. Mercedes-Wagen Paris-Madrid den Kosenamen „Follettes" („Närrchen") beigelegt haben?

Unter Berücksichtigung des Sonderzweckes dürfte die Kritik des Herrn Verfassers also etwas weniger scharf ausgefallen sein, da beispielsweise das Nachsehen der vielen genannten Dichtungsflächen nach jeder längeren Fahrt bei einem Rennwagen als etwas selbstverständliches hingenommen wird — anders als bei einem Tourenwagen, bei dem man sich bedanken würde, wenn es hier ebenso selbstverständlich wäre, dass der Wagen nach jeder längeren Fahrt zur Reparaturwerkstätte müsste.

Bei Vergleich mit dem Panhard-Tourenwagen-Motor, oder dem diesem ziemlich entsprechenden Argus-Motor der Internationalen Automobil-Centrale, welchen wir Heft V S. 123 dies. Jahrg. im Schnitt wiedergaben, dürfte der Leser auch unschwer erkennen, dass die angezogenen Konstruktionseinzelheiten hier nicht auftreten. Eine Ausnahme macht der gewölbte Kolbenkörper: doch sollen Erfahrung und praktische diesbezügliche Versuche gelehrt haben, dass dieser nicht im geringsten mehr Oel gegen die Kerze spritzt, als ein gerader Kolbenboden.

Techn. Red.

Der neue Continental-Montierhebel.

Jede Neuerung, welche bezweckt, das oft so überaus lästige Auswechseln der Pneumatiks und die damit verbundene Misshandlung derselben zu erleichtern bezw. zu mildern, ist mit Freuden zu begrüssen. Es fehlt ja auch nicht an darauf gerichteten Bestrebungen mannigfacher Art, und hat sich besonders die Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Cie. in Hannover u. a. diese Sache angelegen sein lassen. Bekannt sind deren diesbezügliche Vorführungen auf den Ausstellungen der letzten Jahre. Die dort arrangierten Wettbewerbe haben in sich steigernder Weise gezeigt, welche befriedigenden Resultate durch



Fig. 1.

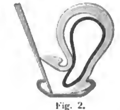


Fig. 2.

geschickte Handhabung zu erzielen sind. Der neuerdings von der Continentalen eingeführte Ergänzungs-Montierhebel, auf den wir hier bei der Wichtigkeit der Sache spezieller hinweisen wollen, muss als eine weitere beachtenswerte Verbesserung anerkannt werden.

Wir bieten damit unsern Lesern im allgemeinen wohl nichts Neues, denn die „Continental" hat durch direkte Zusendung von bezüglichen Cirkularen das, was wir hier mitteilen können, bereits weit verbreitet. Aber die unendliche Fülle solcher Cirkulare von allen Ecken und Enden, mit welchen der Interessent beglückt wird in dem Augenblicke wo sein Name bekannt wird, findet wohl auch beim besten Willen, alles zu lesen, nicht die Beachtung, welche, wenigstens im vorliegenden Falle, die Sache verdient. Wir dürfen wohl annehmen, dass unsere Zeitschrift besser aufbewahrt und im Bedarfsfalle nachgeschlagen wird.

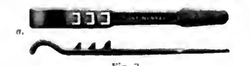


Fig. 3.

In diesem Sinne wird die Wiedergabe hier vielen erwünscht sein

Die „Continental", welche derartigen Sachen bekanntlich in dankenswerter Weise unausgesetzt Aufmerksamkeit widmet, hat ihr Bestreben besonders darauf gerichtet, Werkzeuge zu schaffen, welche auch in der weniger geübten Hand eine leichte und korrekte Montage ermöglichen. Bei den bisher üblichen Montierhebeln konnte man nur mit grösster Vorsicht vermeiden, den Schlauch zu klemmen (Fig. 1 bei *q*), oder man konnte die Decke nur unter unnützer Kraftverschwendung durch Umkippen des Wulstes (Fig. 2) in die Felge bringen.



Fig. 4.

Die neue Montierhebel-Garnitur der „Continental" begegnet diesen Missständen. Dieselbe besteht aus zwei Hebeln: *a* und *b*, die auf Grund der Studien bei den Wett-Montagen ganz eigenartig konstruiert sind.

Während Hebel *a* bei dem Herausnehmen und Hineinsetzen des Schlauches, wie Fig. 5 und 6 zeigt, Verwendung findet, dient Hebel *b* hauptsächlich zum Hineinmontieren der Decke in die Felge. Der Hebel wird, wie Fig. 7 zeigt, angesetzt und mit ihm dann die in Fig. 8 und 9 wiedergegebenen Handhabungen ausgeführt.

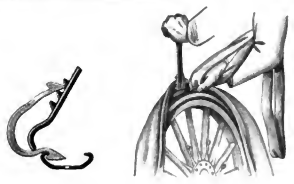


Fig. 5. Fig. 6.

Wie man deutlich ersieht, verhindert der Hakenansatz *a*, dass der Hebel zu weit in den Reifen hineingeführt wird und den Schlauch klemmt (also den in Fig. 1 wiedergegebenen Missstand beseitigt), während andererseits die schiefe Fläche *b* den Deckenwulst von vornherein in die Lage bringt, in der er in die Felgen kommen soll.

Nach den Feststellungen der „Continental" bei den Wett-Montagen auf der diesjährigen Ausstellung in der Flora, bei welchen der neue Hebel zum erstenmal verwendet wurde, erwies sich derselbe nicht nur als praktisch, sondern auch als zeitersparend. Die Zeit, in welcher mit Hilfe desselben der alte Schlauch durch einen neuen ersetzt und mit 40 Pumpenstössen aufgepumpt wurde, bewegte sich nach den diesmaligen Feststellungen zwischen 3:7 und 7:5$^3/_5$ Minuten, während die bisherigen Resultate zwischen 6 und 10 Minuten schwankten. Die Continentale hebt dabei hervor, dass sämtliche Preisbewerber zuvor nie Gelegenheit hatten, die neuen Hebel zu benutzen.

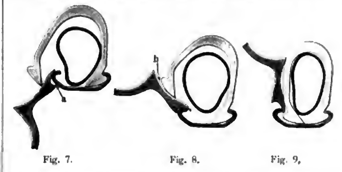


Fig. 7. Fig. 8. Fig. 9.

Der Preis der kompletten Garnitur, bestehend aus Hebel *a* und *b*, beträgt 4 M.

O. Cm.—

Königsberger Ausstellung.

Der Erfolg der Ausstellung war ein derartiger, dass eine Verlängerung derselben angeordnet werden musste, and ist der Schluss der Ausstellung erst Sonntag, den 17. Mai, erfolgt. Unser Korrespondent schreibt uns:

„Ueber den Verlauf der Ausstellung kann ich Ihnen mitteilen, dass dieselbe sehr gut besucht war, nicht allein von Neugierigen, sondern auch von ernstlichen Reflektanten.



Für Automobilen sind vielfach Beziehungen angeknüpft worden, welche sowohl den Verkauf von Spazierwagen, als auch Lastwagen und Omnibussen bestimmt annehmen lassen. — Für Verkehrs-Omnibusse war besonders durch russische Besucher grosses Interesse vorhanden, es ist bedauerlich, dass es der Ausstellungsleitung nicht gelingen konnte, von einer Fabrik auch nur einen Omnibus zu Vorführungszwecken zu erhalten. Gefehlt haben auf unserer Ausstellung leider gänzlich viersitzige moderne Automobilwagen in der Preislage von 4—5000 M., welche schlank Käufer gefunden hätten."

Am Sonnabend, den 9. cr., war ein Automobil-Korso veranstaltet worden, über dessen Verlauf sich die Königsberger Zeitungen ausserordentlich befriedigt aussprechen.

An der Fahrt nahmen im ganzen 11 Kraftwagen und ein Motorrad teil. Auf dem letzteren (aus den Neckarsulmer Fahrradwerken hervorgegangen) waltete Herr Todtenhöfer seines Amtes als „Schrittmacher". Ferner waren an dem Korso beteiligt die Heeresverwaltung mit einem Personen- und einem Lastautomobil, die Firma Volkmann mit einem Personen- und einem Lieferungswagen (de Dietrich-Niederbronn im Elsass), die Bodegakompagnie mit ihrem von der Allgemeinen Berliner Motorwagengesellschaft G. m. b. H. gebauten Transport- und Reklamewagen — das hübsche Fahrzeug hat übrigens dieser Tage die 32 km von hier nach Cranz trotz einer Belastung mit 7 Personen und trotz des bergigen Terrains in 1 Stunde 20 Minuten zurückgelegt —, die Firma Pollitt u. Mey mit 2 Wagen, Herr Achenbach, Herr Migeod, die hiesige Filiale der Adler-Fahrradwerke und Herr Zimmermeister Pucknat mit je einem Wagen. Als Gäste nahmen an der Fahrt u. a. teil: Herr Regierungspräsident v. Werder, Oberpräsident Dr. Gramsch, Oberpostdirektor Wahuer, die Oberregierungsräte Bergmann und Busenitz, Geh. Regierungs- und Gewerberat Sack, Regierungsforstrat Bock, Regierungsbaurat Tincautzer, die Regierungsräte Fetschrien und Dr. Hassenstein u. s. w.

Wir können ja leider im Rahmen unserer Zeitschrift bei der so beeinträchtigten Beschickung der Ausstellung mit Automobilen nicht mehr berichten, als wie hier und im vorigen Heft geschehen ist. Wir fügen diesen Schlussbetrachtungen ein Bild ein, welches einen Blick in die Automobil-Ausstellung gewährt und erkennen lässt, welche Aufmerksamkeit dieser Abteilung von der Ausstellungsleitung gewidmet war und welche Sorgfalt aufgewendet war, um den erwarteten Fahrzeugen eine zweckmässige und vorteilhafte Aufstellung zu gewähren.

O. Cm.—

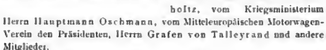
Der Lastenzug mit dem Traktor „Durch".

In Heft VI der Zeitschrift, Seite 150, hatten wir über dieses, auf Bestellung des Herrn Oberleutnant Troost zur Verwendung in Süd-West-Afrika, in den Werkstätten der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft nach den Konstruktionen des Herrn Oberingenieur Vollmer hergestellte, eigenartige und höchst beachtenswerte Transport-Fahrzeug berichtet. Unsere damaligen Ausführungen, welche wir durch einige instruktive Abbildungen vervollständigen konnten, beruhten auf der Anschauung, welche die Vorführung des Lastenzuges auf der Ausstellung in der Flora gewährte, und galten speziell den technischen Anordnungen.



Am Mittwoch, den 13 Mai, bot sich uns nun die höchst willkommene Gelegenheit, diesen Lastenzug unter Umständen, welche wenigstens einigermassen denjenigen entsprechen, die für das Fahrzeug an seinem Bestimmungsort in Frage kommen werden, praktisch vorgeführt zu sehen.

Herr Oberleutnant Troost, welcher mit grosser Begeisterung die Anregung zur Verwendung solcher Automobil-Fahrzeuge für die afrikanischen Kolonien gab und seine Ideen eingehend in einem Vortrage in der Deutschen Kolonial-Gesellschaft dargelegt hatte, hatte bei den Leitern der Neuen Automobil-Gesellschaft, den Herren Direktor Gossi und Oberingenieur Vollmer, volles Verständnis und die denkbar beste Ausführung seiner Ideen gefunden.

Nunmehr waren zu Mittwoch Einladungen zu der gedachten praktischen Vorführung ergangen und wohl alle, etwa hundert Herren, hatten derselben Folge geleistet. Wir bemerkten unter anderen den Herrn Kolonialdirektor Dr. Stübel und andere Herren der Kolonial-Abteilung des Auswärtigen Amtes, den Herrn Major von Werner von den Verkehrstruppen und in grösserer Zahl Offiziere der technischen Truppen, sowie der Schutz-Truppen, Mitglieder des Kolonial-Rates, den Direktor der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft, Herrn Sellin, vom Reichspostamt die Herren Direktor Giesecke und Geheimrat Wachholtz, vom Kriegsministerium

Herrn Hauptmann Oschmann, vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein den Präsidenten, Herrn Grafen von Talleyrand und andere Mitglieder.

Auf dem äussersten südöstlichen Teil des Tempelhofer Feldes, dem Kavallerie-Exerzierplatz, im losen, aufgewühlten Boden stand der

Lastenzug, belastet mit 15 000 kg, (3000 kg auf dem Traktor und je 6000 kg auf den Anhängewagen). Herr Oberleutnant Troost empfing die erschienenen Herren, und Herr Direktor Gossi begrüsste dieselben mit einer kurzen Ansprache, in welcher er den Zweck der Veranstaltung und den Gang der Herstellung des Fahrzeuges darlegte. Es handle sich um die Massen-Beförderung von Gütern auf schienenlosen und unter Umständen denkbar primitivsten Wegen. Betreffs aller angegebenen technischen Erläuterungen können wir auf unsere Ausführungen in Heft VI Bezug nehmen.

Für die Bewegung des Lastzuges im Sande waren auf die Triebräder des Traktors, die 35 cm breite Lauffläche haben, Winkeleisen von etwa 10 cm Breite aufgesetzt worden, wodurch die Lauffläche auf 80 cm verbreitert wurde und mit welchen eine zahnradartige Wirkung erzielt wird. Nach einer Fahrt in dem Tempo eines schnell schreitenden Pferdes wurde der Traktor abgekuppelt und fuhr, sein an den Anhängewagen befestigtes Drahtseil von etwa 350 m Länge abrollend, voraus, wurde dann mittels einer sinnreichen Hemmungs-Vorrichtung festgestellt und zog, indem der Motor, stationär arbeitend, das Seil wieder aufrollte, die belasteten Anhängewagen zu sich heran.

Unser Bild lässt diesen Vorgang und die gemachten Angaben deutlich erkennen.

Das Manöver wurde noch einmal wiederholt und dabei die Umgehung eines Sumpfes oder Sees fingiert. Der Traktor umfuhr, das Seil abrollend, das fingierte Hindernis. Das Seil lag dann, als der Traktor auf der anderen Seite des Hindernisses war, in gerader Richtung quer über dasselbe, und das Heranziehen der Anhängewagen erfolgte nun, indem die Anhängewagen durch Steuerung auf denselben Weg geleitet wurden, den der Traktor zurückgelegt hatte.

Nachdem hiernach wieder feste Strasse erreicht worden war, wurden die Winkeleisen (Sandschuhe) von den Triebrädern abgenommen. Das Auf- und Abmontieren derselben nahm eine verhältnismässig nicht lange Zeit in Anspruch. Hierauf bestieg der grösste Teil der anwesenden Herren, wohl gegen hundert, die Wagen, und es ging in dem leidlichen Trabtempo über gutes und schlechtes Steinpflaster, über Asphalt, über die Eisenbahnschienen u. s. w. zurück bis zum Bahnhof Tempelhof.

Man muss diese Vorführung als vollkommen zufriedenstellend anerkennen. Alles ging glatt und ohne irgend welche Störung von statten. Es scheint, dass die Aufgabe, welche Herr Oberleutnant Troost gestellt hatte, in einem hohen Grade ihre Lösung gefunden hat, und dass damit der Kultivierung der afrikanischen Kolonien ein sehr wertvolles Hilfsmittel um so mehr geboten ist, als der Preis solcher Traktore und Lastenzüge ein mässiger ist. Die Beschaffung solcher Transportmittel bietet keine Schwierigkeiten und erfordert wenig Kapital und Zeit.

Man kann Herrn Oberleutnant Troost und der Neuen Automobil-Gesellschaft zu dem erzielten Erfolge gratulieren.

O. Conström.—

Aus dem Handelsregister Berlin. Bei No. 14 544 (Firma: Sorge & Sabeck, Berlin): Jetzt Kommanditgesellschaft. Ein Kommanditist ist vorhanden. Zur Vertretung der Gesellschaft ist nur der persönlich haftende Gesellschafter Georg Sorge in Gemeinschaft mit dem Prokuristen Levy ermächtigt. Dem Kommanditisten Ingenieur Edmund Levy in Schöneberg ist Prokura erteilt. O. Cm.—

Die Gesellschaft zur Fabrikation der De Dion-Bouton-Motorwagen m. b. H. in Mülhausen i. Els. hat für die Reichshauptstadt den Alleinvertrieb ihrer Motoren und Motorwagen dem Herrn Carl Meye übertragen, welcher seit Jahren speziell die Dion-Bouton-Fabrikate vertreten und jetzt unter der Firma „Motorwagen-vertrieb De Dion-Bouton für Berlin und Provinz Brandenburg in Charlottenburg, Wallstrasse 14, eine Niederlage errichtet hat

Die **Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer** in Frankfurt a. M. haben bei der am Sonntag stattgehabten Motorwagenfahrt über die Strecke Mannheim—Baden-Baden, arrangiert von dem Rheinischen Automobil-Club Mannheim, einen Erfolg zu verzeichnen, der wohl als einzig betrachtet werden kann. An Preisen waren ausgesetzt: Für die Fahrt ohne jede Störung, Goldene Medaille; für die Fahrt mit einem Pneumatikdefekt, Silberne Medaille; für die Fahrt mit kleinem Maschinendefekt, Bronzene Medaille Die Adler Fahrradwerke beteiligten sich an dieser Konkurrenz mit drei Adler-Motorwagen, auch liefen noch vier Adler-Motorwagen ihrer Kunden mit. „Alle“ diese sieben Adler-Motorwagen erreichten das über 100 Kilometer entfernte Ziel ohne jede Störung, ohne jeden Aufenthalt und erwarben sich „sieben“ Goldene Medaillen. Ausserdem erhielten die Adler Fahrradwerke für die vorzügliche Arbeit ihrer mitkonkurrierenden Wagen die „Goldene Fabrik-Anerkennungs-Medaille“. Ein besserer Beweis für die Vollkommenheit eines Fabrikates dürfte kaum zu verzeichnen sein.

Brandschaden.

In der Nacht zum 13. Mai versagte dem Führer eines Automobils, als er mit dem Besitzer desselben, unserem Mitgliede Herrn Rosenkranz aus Stralsund, und noch zwei anderen Insassen, von Stralsund kommend, am Spandauer Schiffahrtskanal entlang nach Berlin zu fuhr, die Lenkvorrichtung, er geriet deshalb an einen Prellstein, wodurch der Benzinbehälter beschädigt wurde, das Fahrzeug Feuer fing und bald in hellen Flammen stand. Die Insassen sprangen sofort ab und stiessen das Fahrzeug, um es nicht gänzlich von den Flammen vernichten zu lassen, die Böschung hinab in den Spandauer Schiffahrtskanal, von wo es im Laufe des Vormittags durch die Wasserbauinspektion herausbefördert und nach deren Lagerhof geschafft wurde. Das Fahrzeug war durch den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein versichert, und wurde der Schaden von der Versicherung prompt anerkannt. Herr Rosenkranz hatte den Kühlstein-Wagen seit 3 Jahren in steter Benutzung; er hat sogleich einen neuen Wagen zur Versicherung beim Verein angemeldet.

Motoren in der See- und Küsten-Fischerei.

In Finkenwärder bei Hamburg sind im Laufe der verflossenen Wochen drei Seefischerfahrzeuge auf Veranlassung und auf Kosten des deutschen Seefischereivereins (Sitz Hannover) in der ostjütischen Hafenstadt Frederikshavn mit Motoren ausgerüstet worden. Man hat als Versuchsobjekte einen grossen Kutter (L. F. 12), einen kleinen Kutter (H. F. 164), sowie einen Ewer (H. F. 211) gewählt, um alle in unserer Segelfischerflotte vertretenen Gattungen einzubeziehen. Die Motorstärken betragen resp. 16, 12 und 8 HP. Den Fischern ist aufgegeben worden, sowohl Waden- als Kurrenfischerei zu betreiben. Für die erstere sind die Fahrzeuge mit einem als Schlepper dienenden Motorboot versehen worden. Bei der Schleppnetz- (Korren-)Fischerei ist der sonst übliche „Baum“ auszuschalten, und die auch bei der Dampffischerei gebräuchlichen sogen. „Scheerbretter“ sind in entsprechend geringerer Grösse zu benutzen. Die „Motoridee“ ist reichlich zehn Jahre alt. Sie hat ihre Quelle in dem Bestreben, die durch Einführung des Dampfbetriebes in die Seefischerei stark gefährdete Segelfischerei konkurrenz- und somit lebensfähig zu machen. Der bedeutendste Vorteil, welchen der Motorbetrieb für den Seefischer mit sich bringt, besteht darin, dass er denselben in bedingter Weise unabhängig von Wind und Wetter macht. Ein weiterer Vorteil, der allerdings nur für die Schollensaison in Betracht käme, ist die ungleich schnellere Komplettierung der Fänger und die daraus sich ergebende grössere Zahl der Fangreisen Neben der Bedeutung des Motors für den Fangbetrieb kommt das ortsverändernde Moment desselben angesichts seiner relativen Schwäche weniger in Betracht. Bei hochgehender See, zumal bei Sturm, wird sich der Fischer in erster Linie nach wie vor auf seine Segel verlassen müssen. Höchstens wird ihm der Motor beim Freikreuzen von der Küste, auflandischen, stürmischen Winden gegenüber, insofern von Nutzen sein können, als er die Steifigkeit des Fahrzeuges soweit erhöht, dass der Fischer einen Kompassstrich höher als bei blosser Segelkraft halten darf. Die demnächst beginnenden Versuchsfahrten, auf die Dauer eines Jahres vom Seefischereiverein berechnet, werden ergeben, ob den hohen Anschaffungs- (ca. 30 000 M.) sowie den naturgemäss erhöhten Betriebskosten die gesteigerte Ertragsfähigkeit entspricht. Wenn man erwägt, dass der Charakter des Kleinbetriebes grundsätzlich beibehalten werden soll, so tauchen allerlei Bedenken auf, ob der einzelne Fischer, trotz vielleicht ausgiebiger Reichshülfe, der gestellten Aufgabe gewachsen sein wird.

Den Motor-Fischer-Kutter „PC. 23“ hat leider sehr bald ein schlimmes Schicksal ereilt, das um so bedauerlicher ist, als dadurch

über die ganze Versuchsangelegenheit eine Voreingenommenheit im Urteil heraufbeschworen wird. Der Motor geriet auf bisher unaufgeklärte Weise in Brand, als der Kutter dem Fischfange oblag, auf hoher See zwischen Langeoog und Juist. Das Schiff stand bald in hellen Flammen, trotzdem ein in der Nähe befindlicher englischer Fischdampfer sofort mit seinen Feuerspritzen Unmengen Wassers in das brennende Schiff schleuderte. Der Kutter, der in Cranz bei Finkenwärder an der Elbe beheimatet ist, sank samt seiner Ladung sehr bald. Die Mannschaft wurde gerettet, vom Fischkutter „CP. 27" übergenommen und in Hamburg gelandet. Dr. Walter Obst.

Zu den polizeilichen Vorschriften für den Kraftwagen-Verkehr.

Unsere im letzten Hefte unter diesem Titel gebrachten Ausführungen finden eine gewisse Ergänzung in einem Bericht des Herrn Paul Meyan in der „La France Automobile", No. 20 vom 16. d. M., über die von den städtischen Behörden in Paris persönlich unternommenen Automobilfahrten in den Strassen von Paris. Diese waren vom Französischen Automobil-Club angeregt worden, um vielleicht eine Erleichterung für die den Automobilen in Paris auferlegten Einschränkungen, die wir in unserem Artikel auch erwähnten, herbeizuführen. So vollkommen sich im Prinzip die Anschauungen des Herrn Paul Meyan mit den unserigen auch decken, können wir im einzelnen nicht gänzlich mit den Ausführungen desselben einverstanden sein.

Herr Paul Meyan schreibt:

„Der 12. Mai wird zu den guten Tagen des Automobilismus zählen. Man hat etwa 20 unserer Stadtväter in Automobilen spazierengefahren und ihnen bewiesen, wie lächerlich übertrieben die von ihnen erlassenen Polizeiverordnungen sind . . .

Morgens Fahrten in den durch den Verkehr am stärksten beanspruchten Strassen. Ganz glatt, keinerlei Schwierigkeiten.

Interessanter waren die Fahrten nachmittags im Bois de Boulogne.

Man hat sich überzeugt, dass, wie wir längst wussten, sich ein Automobil viel leichter handhaben und viel schneller anhalten lässt, als ein Wagen mit Pferden.

Aber man hat auch gesehen, dass ein Fiaker, nicht etwa ein besonders für diesen Zweck gewählter, mit einem frischen und schnellen Pferde, sondern der erste beste Fiaker mit einer Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde lief.

Und trotzdem sagt man: fahren, wie ein Fiaker.

Das war doch der unwiderlegliche Beweis, dass die Verordnung, welche den Automobilen im Bois de Boulogne 12 km auferlegt, revidiert werden muss, und das ungesäumt.

Aber — denn es giebt meiner Ansicht nach ein „Aber" — die Wagen, mit welchen die Herren diese Erfahrung machten, waren alle in den Händen von geschickten, vorsichtigen und erprobten Führern. In ihren Händen ist kein Wagen gefährlich.

Es giebt aber nicht bloss solche Fahrer.

Es giebt die Unerfahrenen und die wilden Fahrer (chauffards).

Mit letzteren könnte man kurzen Prozess machen, indem man ihnen bei der zweiten oder dritten Ueberschreitung die Fahrerlaubnis entzieht.

Den ersteren müsste man die Erlaubnis nur nach einem ernsten, aber wohlverstanden, wirklich ernsten Examen erteilen. Leider führt man mir Fälle an, in denen die Erlaubnis erteilt ist, ohne dass das besagte Examen überhaupt durchgemacht wurde.

Wie wollen Sie, dass eine Person, die kaum einen drei- oder vierpferdigen Wagen handhaben kann, nicht gefährlich werde, wenn ihm eines Tages ein 30pferdiger in die Hände fällt.

Ich wünschte, dass das Ergebnis der behördlichen Erfahrungen folgendes wäre:

1. Keine Regelung der Geschwindigkeit mehr.
2. Sehr erschwerte Erteilung der Erlaubnis nach ernstem Examen an Wagen verschiedener Stärke.
3. Schwere Strafen im Falle von Ueberschreitungen für genügend festgestellte Unfälle.
4. Unwiderrufliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach der zweiten oder dritten Ueberschreitung.
5. Im Prozessfalle Annahme verschiedener Zeugenaussagen durch die Richter, um solche den oft unzuverlässigen Aussagen der vereidigten Beamten gegenüberzustellen, wie dies der beklagenswerte Fall, in den einer unserer Kollegen der „Lanterne" verwickelt war, kürzlich bewies.

Und ich habe allen Grund zu glauben, dass der Bericht, der der Stadtbehörde auf Grund der Erfahrungen des 12. Mai vorgelegt werden muss, in diesem Sinne redigiert werden wird."

Wir möchten bezweifeln, dass die von Herrn Paul Meyan ausgesprochene Erwartung sich so ohne weiteres erfüllt.

Was zu geschehen hat, wenn ein Unglück geschehen ist, ist in Bezug auf die rechtlichen Folgen nicht mehr Sache der Polizei, sondern der Gesetzgebung.

Nach den uns gewohnten Rechtsanschauungen bezw. auf deutsche Verhältnisse übertragen, würde jedenfalls zu beachten sein, dass die Wirksamkeit der Polizei im wesentlichen eine vorbeugende sein soll.

Deshalb liegt es der Polizei ob, den Verkehr zu regeln, und ihre Strafbefugnis ist durch das Gesetz, bei uns § 366 des St. G. B., beschränkt. Wer für die Regelung des Verkehrs verantwortlich ist, wird für „keine Regelung der Geschwindigkeit" nicht zu haben sein.

Was Paul Meyan betreffs der Qualität der Fahrer ausführt, ist zweifellos zutreffend und in unserer Zeitschrift oft erörtert worden. Aber ob so drakonische Massregeln, wie Herr Meyan sie vorschlägt, praktisch wirklich durchführbar sind, und ob event. der Automobilismus sich dabei besser befinden würde, als bei der jetzigen Ordnung der Dinge, mag denn doch dahingestellt sein.

Gewiss bedarf es einer viel besseren Organisation der Prüfungen, und der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein hofft, in kürzerer Zeit mit bestimmten Vorschlägen nach dieser Richtung hervortreten und eine geeignete Ausführung in die Hand nehmen zu können. Aber schliesslich ist es doch keine so grosse Kunst, einen gut funktionierenden Wagen zuverlässig zu steuern. Dazu gehört doch wohl weniger Geschick als zur Lenkung von ein paar feurigen Equipagenpferden. Die Aufgaben der Chauffeure liegen doch wesentlich auch nach anderer Richtung. Wir haben hierbei selbstredend städtischen und einfachen Touristenverkehr im Auge, nicht etwa Rennwagen mit übermässigen Motorenstärken. Auch der ungeschickte, ungeübte Lenker von Pferden, Herr oder Diener, vermag das grösste Unheil anzurichten, und man kann ihn nicht im Voraus so drakonischen Prüfungen unterwerfen.

Es erscheint als die Hauptsache, die physische und moralische Qualifikation des Fahrers zu prüfen und dem Amateur begreiflich zu machen, dass die Sache nicht so schwer ist, als dass er ihr, die obengedachte Qualifikation vorausgesetzt, nicht genügen könnte, aber doch zu schwer, als dass er so ohne weiteres und ohne gründliche Uebung Steuer und Bremse in die Hand nehmen und regieren könne.

Was Herr Paul Meyan zu 1 bis 5 sagt, ist richtig, aber von demselben gewiss nicht so schroff gemeint, als es nach der Form seiner Ausführungen erscheint; denn nach diesen könnte es doch vielen sehr bedenklich sein, auch nur zu wünschen, einmal selbst Automobilist zu werden.

Wir sind selbst gespannt, zu welchen Beschlüssen die gemachten Erfahrungen die Pariser Behörden bestimmen werden.

O. Conström.—

Preisausschreiben für Spiritus-Lastwagen der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft.

In Heft VII der Zeitschrift, S. 169, machten wir Mitteilung über die ausgeschriebene Prüfung der angemeldeten Fahrzeuge auf einer ca. 500 km langen Dauerfahrt. Die Beteiligung seitens der deutschen Industrie ist leider wieder eine ganz minimale. Gemeldet sind nur der bekannte Lastwagenzug „Durch“ der Neuen Automobil-Gesellschaft, ein Daimler-Wagen für Stückgutbeförderung, und ein von Adam Opel in Rüsselsheim extra erbauter Wagen für Milchtransport. Man hat mit Recht den Rennfahrten eine Bedeutung für die Vervollkommnung der Technik beigemessen. Aber die Rennfahrten können doch nur eben Mittel zum Zweck sein, und die Zukunft des Automobils liegt in der praktischen Verwertung desselben. Was nutzen uns alle Rennfahrten, wenn die Nutzbarmachung der gewonnenen Resultate für die Praxis so wenig in die Erscheinung tritt.

Es fehlt wahrhaftig nicht an Anregungen. Das Kriegsministerium, die Post, die Landwirtschaft, Unternehmer für Omnibusse, Droschken, Geschäftswagen bringen dem praktischen Fahrzeug das grösste Interesse entgegen. Se. Majestät der Kaiser, die Militärbehörden, die Landwirtschaft setzen hohe Preise aus, der Deutsche Automobilverband hatte im vorigen Jahre eine ausserordentlich geschickt vorbereitete Lastwagenfahrt Leipzig—Eisenach arrangiert, in diesem Jahre boten die Hamburger und die Königsberger Ausstellungen Gelegenheit zu einschlägigen Vorführungen, der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein stellte neuerdings die Droschkenfrage aufs Programm. Alles vergebliche Mühe. Beteiligung minimal oder gar nicht. Wir hören nur immer von 40-, 60-, 80pferdigen Rennwagen. Wenn man's nicht besser wüsste, müsste man annehmen, die deutsche Industrie hat's nicht nötig! — Das Kapital würde gewiss seine Rechnung auch finden, wenn es sich weniger einseitig in den Dienst der Sache stellen möchte.

Die Veranstaltung der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft wird trotzdem in ernster Weise durchgeführt werden. Die Prüfungsfahrten beginnen am 25. Mai und werden vier Tage in Anspruch nehmen. Das Preisrichter-Kollegium besteht aus den Herren Dr. Julius Albert, Gutsbesitzer auf Münchenhof, Ingenieur Walther Goslich vom Institut für Gärungsgewerbe in Berlin, Prof. W. Hartmann und Prof. Eugen Meyer von der Technischen Hochschule in Berlin, Hauptmann Oschmann vom Kgl. Kriegsministerium, Oberamtmann Thiele, Salzdahlum i. Braunschweig, die sämtlich Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins sind, ferner aus dem Präsidenten des Vereins, Herrn Grafen v. Talleyrand-Périgord, und Herrn Geh. Rat Schotte von der Landwirtschaftlichen Hochschule.

O. Conström.—

Automobilfahrten nach Holland.

Beim gegenwärtigen Beginn der Fahrtensaison sind Mitteilungen über weniger allgemein bekannte Reiserouten, die von Automobilfahrern erprobt sind, vielen willkommen. Zu diesen Reiserouten gehören auch Fahrten nach Holland, ein Nachbarland, das so manche eigenartige Reize für Touristen bietet, und in welchem dem Automobilismus ein recht lebhaftes Interesse entgegengebracht wird. Einem geschätzten Mitgliede verdanken wir die nachstehenden Reiserouten. Die angegebenen Streckenlängen sind die vom Niederländischen Radfahrer-Bund bekannt gegebenen.

A. Bentheim—Amsterdam.

	km
Bentheim	
Gildehaus	3,2
Oldenzaal	13,4
Klein Drieme	8,6
Hengeloo	2,3
	27,5

Hotel de Helve Maan
„ „ Mercurius

	km
Delden	5,2
Wiene	4,4
Goor	5,5
Markeloo	6,5
Holten	7,0
Deventer	18,6
	47,2

Hotel de Keizer
„ „ Keizerskroon
Benzin: Kievit de Jonge

	km
Twelloo	4,0
Teuge	3,2
Apeldoorn	7,8
	15,0

Hotel Bloemink
„ van der Burg
Benzin: Grevenstok

	km
Nieuw Millingen	13,7
Oud Millingen	3,8
Voorthuizen	8,7
Hoevelaken	12,5
Amersfoort	4,7
	43,4

Hotel de Zwaan
Benzin: Eysink

	km
Soest	8,4
Soestdyk	1,8
Eemnes Buiten	5,0
Eemnes Binnen	2,2
Laren	3,0
Naarden	6,6
Hokkelaarsbrug	5,0
Muiden	2,6
Diemerbrug	7,4
Amsterdam	5,0
	47,0

In Summe: 180,1 km.

Hotel de l'Europe
Garage: Lang, Stadhouderskade 114.
„ **Sinm,** Plantage Middergracht

Diese Route ist die kürzeste für diejenigen, welche sich, aus Bentheim (Osnabrück, Hannover) kommend, nach Amsterdam begeben. Aber es ist recht zu empfehlen, die folgenden beiden kleinen Umwege zu machen, welche zusammen die Entfernung um ungefähr 15 km vergrössern. Es ist dies erstens auf der Strecke Hengeloo—Apeldoorn die Fahrt über Zutphen, anstatt über Deventer, dann auf der Strecke Amersfoort—Amsterdam die Tour über Utrecht.

Nachstehend die Route Hengeloo—Zutphen—Apeldoorn.

	km
Hengeloo	
Delden	5,2
Wiene	4,4
Goor	5,5
Diepenheim	5,0
Lochem	10,7
Warnsveld	14,2
Zutphen	1,2
	46,2

Hôtel du Soleil

	km
Zutphen	
Voorst	5,9
Apeldoorn	14,1
	20,0

Route Amersfoort—Utrecht—Amsterdam.

	km
Amersfoort	
Soesterberg	8,6
de Bilt	6,4
Utrecht	4,5
	19,5

Hôtel des Pays-Bas
Garage: Goettsch Maliebaan

	km
Utrecht	
Maarssen	7,6
Breukelen	4,8
Nieuwersluis	3,0
Loenen	2,0
Loenersloot	3,1
Baambrugge	3,1
Abcoude	3,5
Duivendrecht	6,4
Amsterdam	5,4
	38,9

Apeldoorn: Schloss Loo. Bei Begegnung mit den Königl. Equipagen (Livree: hellblau mit Gold) anhalten. Hügeliges Terrain zwischen Apeldoorn und Millingen.

Steigung hinter Amersfoort (Soesterberg). Von Maarssen bis Loenen fährt man längs des Flusses, der Vecht; bemerkenswert sind hier eine Anzahl Landhäuser aus dem 18. Jahrhundert.

B. Eintritt in die Niederlande vom Rhein aus.

Kommt man vom linken Ufer des Rheins, dann verfolgt man natürlich die Chaussee über Cleve, Cranenburg, Nimwegen und Arnheim. Vom rechten Ufer kommend, kann man von Wesel aus über Rees, Emmerich, Zevenaar und Arnheim fahren. Es erscheint aber empfehlenswerter, den Rhein bei Wesel, wo es eine gute Schiffsbrücke giebt, zu überschreiten und den Weg links des Rheins zu verfolgen. Die Entfernung auf dem linken Ufer ist etwas grösser, besonders weil man den Fluss von neuem bei Nimwegen und Arnheim überschreiten muss; aber der Weg ist breiter und besser, als der rechtsrheinische.

Route: Cleve—Amsterdam.

	km
Cleve	
Cranenburg	10,1
Beek	7,7
Nimwegen	4,9
	22,7

Hôtel Keizer Karel

Garage: Aertnye

	km
Elst	8,2
Arnheim	8,0
	16,2

Hôtel du Soleil

Benzin: de Waal

	km
Oosterbeek	4,0
Heelsum	6,5
Renkum	2,3
Wageningen	4,8
Grebbe	4,0
Rhenen	3,1
Elst	5,3
Amerongen	3,5
Leersum	2,3
Doorn	6,9
Driebergen	5,0
Zeist	4,6
de Bilt	4,6
Utrecht	4,5
Amsterdam	38,9
	100,3

In Somma:

Cleve—Amsterdam 139,2 km.

Fährt man von Crefeld nach Nimwegen (80 km, vorzügliche Chaussee), dann trifft man in Cranenburg auf die oben angegebene Strecke.

Von Goch aus kann man auch folgende Route wählen:

	km
Goch	
Gronewald	9,1 „
Gennep (Maasthal)	6,3 „
Plasmolen	5,5 „
Mook	3,2 „
Malden	4,0 „
Nimwegen	6,7 „
	34,8 km

Das Fahrtempo ist in der Umgebung von Nimwegen, Arnheim und Elst (zwischen Nimwegen und Arnheim) zu verlangsamen.

Alle bezeichneten Wege sind gut, aber, wie die deutschen Touristen bemerken werden, viel schmäler als die Chausseen, an welche sie in Deutschland gewöhnt sind. Es ist daher immerhin ein wenig Umsicht und Vorsicht am Platze. Schilder des Niederländischen Automobil-Clubs geben sowohl die Hotels, wie auch die Benzinstationen an. Im allgemeinen kommt man mit etwas Französisch oder Deutsch ganz gut aus.

Leider ist der Verkehr mit Automobilen von Deutschland nach Holland vorläufig noch durch einige Formalitäten beeinträchtigt. Wer in den Niederlanden mit einem Automobil fahren will, bedarf hierzu einer Genehmigung seitens des niederländischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welche auf einem Stempelbogen nachzusuchen ist. Die damit verbundenen Kosten sind unerheblich. Die Genehmigung erstreckt sich dann auf sämtliche staatlichen Strassen, neben welchen noch Provinzialstrassen bestehen, für die besondere Genehmigung nachzusuchen ist. Es genügt aber, nach Mitteilung unseres Herrn Korrespondenten, vollständig im Allgemeinen die vorgedachte ministerielle Genehmigung, da die Staatsstrassen alle bedeutenderen Orte mit einander verbinden.

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein wird seinen Mitgliedern auf Wunsch gegen Erstattung der Kosten von 3 Mk. die erforderliche Genehmigung besorgen.

Sodann bestehen noch keine Erleichterungen für die Zollabfertigung beim Passieren der Grenze. Der Eingangszoll nach Holland beträgt 5 % vom Werte des Fahrzeuges und wird allerdings bei der Rückfahrt bei demselben Zollamt oder auf Reklamation bei der Zolldirektion zurückerstattet. Die Zolleinnehmer können Touristenwagen, über deren Qualität als solche für sie keine Zweifel bestehen, ohne Deponierung des Zolles passieren lassen; sie sind aber zur Forderung der Deponierung in jedem Falle berechtigt.

Diese Umständlichkeiten sind ja wenig angenehm, aber schliesslich viel zu unerheblich, um jemanden von der Fahrt nach und in den Niederlanden abzuhalten.

Recht angenehm ist es uns, den Mitgliedern mitteilen zu können, dass unser Vereinsmitglied

Herr Joannes Deodatus Waller in Driebergen,

der eifriger Sportsman und speziell Automobilist ist, und dem wir die Unterlagen für die vorstehenden Mitteilungen verdanken, sich bereit — und, wie er schreibt, sehr gern bereit hält, den Vereinsmitgliedern, welche auf ihren Fahrten bei ihm vorsprechen, nach Möglichkeit dienlich zu sein.

O. Cm.—

Automobilfahrten nach Paris.

Es ist dem Verein mehrfach von Mitgliedern die Absicht ausgesprochen worden, im Laufe des Sommers mit dem Automobil nach Paris zu fahren.

Zweifellos bietet eine solche Fahrt mit einem zuverlässigen Wagen grosse Reize. Im allgemeinen stehen gute und in Frankreich vorzügliche Strassen zur Verfügung, der Weg führt durch prächtige Landschaften und last not least bleibt Frankreich vorläufig noch das Dorado der Automobilisten, und jedem derselben liegt der Wunsch nahe, einmal mit eigenen Augen den Automobilverkehr in Paris, von welchem man so oft und so viel hört und liest, zu sehen. Andererseits darf man sich nicht der Erwägung verschliessen, dass die ca. 1200 km lange Strecke, besonders wenn auch die Rückfahrt mit dem Automobil zurückgelegt werden soll, immerhin eine nicht zu unterschätzende Ausdauer voraussetzt, nicht unbeträchtliche Opfer an Zeit und Geld in Anspruch nimmt, und dass mit allgemeinen glücklichen Umständen in Bezug auf Wetter und auf die Standhaftigkeit des Wagens gerechnet werden muss, wenn der Verlauf der Reise ein freudiger sein und dem Reisenden den erwarteten Genuss bieten soll.

Im wesentlichen ist das Gebiet des Automobils der Nahverkehr. Wem aber die Erfüllung obiger Voraussetzungen zur Verfügung steht, Geld, Zeit, Wagen, Gesundheit, Ausdauer, gute Gesellschaft u. s. w., dem kann die Fahrt wohl geraten werden. Er wird Land und Leute kennen lernen und vieles zu sehen bekommen, was dem Reisenden, der mit der Eisenbahn nach Paris fährt, verschlossen bleibt. Die glückliche Durchführung solcher Fahrten wird wesentlich dazu beitragen, das Interesse am Automobilismus zu heben.

Eine Vereinigung vieler zu solcher Reise wird kaum zu stande zu bringen und vielleicht bei der Fahrt durch Frankreich auch kaum besonders zu empfehlen sein. Wohl aber ist es zu empfehlen, dass solche Fahrten zur selben Zeit gemacht werden, also gleichzeitig, aber einzeln. Und dafür wird sich in diesem Jahre besonders die Zeit Mitte Juni eignen.

Vom 15. bis 20. Juni findet in Paris der II. internationale Automobilistenkongress statt, dessen Arrangement in den Händen des französischen Automobil-Clubs liegt, in dessen Räumen derselbe auch stattfindet und der auch für denselben gastfreundlich mancherlei höchst interessante Veranstaltungen vorbereitet hat.

Der Kongress wird in Sektions-Sitzungen am 15., 16. und 17. Juni eine grosse Zahl aller möglichen technischen Einzelheiten vorberaten, welche sich über das ganze Gebiet des Automobilismus erstrecken, und in einer General-Sitzung am 18. Juni zu den Vorschlägen der Sektionen Stellung nehmen. Am 19. und 20. Juni sind dann noch besondere Arrangements des französischen Automobil-Clubs vorgesehen.

Verbunden mit dem Kongress ist der Besuch und die Besichtigung der wichtigsten Automobilfabriken, ein grosses Festdiner in den Sälen des Clubs und dergl.

In jedem Falle wird in jenen Tagen Paris ein hervorragend belebtes Bild des gegenwärtigen Automobilismus gewähren, und der Tourist wird sich dort und auf den Wegen dahin nicht vereinsamt sehen.

Um Mitglied des Kongresses zu werden, hat man sich an das Sekretariat des französischen Automobil-Clubs, Paris, Place de la Concorde-No. 6, zu wenden und den Teilnehmerbeitrag von 20 Frcs. zu erlegen.

Für die Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins bringen wir bei dieser Gelegenheit in Erinnerung, dass dieselben bei ihrem Aufenthalt in Paris jederzeit freundliches Willkommen und Rat und Beistand bei unseren Mitgliedern, den Herren

F. Thévin und Ch. Houry

21, rue du Louvre

finden, wie dieselben uns gegenwärtig aufs neue bestätigt haben. Dort wird auch deutsch gesprochen, und persönliche und briefliche Anfragen werden gern entgegen genommen.

O. Cm.—

Vereine.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Zum Mitgliederverzeichnis:

Neuanmeldungen:

Gemäss § 8 der Satzungen werden hiermit für den Fall etwaigen Einspruchs gegen die Mitgliedschaft bekannt gegeben:

	Einger. durch
Curt Becker, Kaufmann und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Krystall-Palast A.-G., Leipzig, **Grunewald.**	v. Slawinski.
Aug. Dannenberg, Fabrikbesitzer und Ziegelei-Ingenieur, **Görlitz.**	O. Conström.
Eduard Franke, Direktor der Krystall-Palast A.-G., **Leipzig.**	v. Slawinski.
J. Jäger, Königl. Sächs. Kommissionsrat, **Leipzig.**	v. Slawinski.
Dr. Liepmann, Privatdozent a. d. Universität, **Pankow**	P. Dalley.
Ludwig Freiherr Löw von und zu Steinforth, Diplom-Ingenieur, **Berlin.**	O. Conström.
Heinrich Preis, Elektrotechniker, **Berlin.**	O. Conström.
M. Radmann, Kaufmann, **Stettin.**	O. Conström.
Graf A. C. Reventlow-Criminil, Kammerherr Sr. Kgl. Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Strelitz. **Neu-Strelitz.**	C. Gossi.
A. v. Slawinski, General-Sekretär, **Leipzig.**	O. Conström.
Georg Speier, Automobil-Agentur und Kommissions-Geschäft, **Berlin.**	O. Conström.
Franz Todtenhöfer, Kaufmann, **Königsberg i. Pr.**	H. Volkmann.

Neue Mitglieder:

John Cassell, Oberstallmeister, **Berlin.** 4. V. 03. V.
Carl Hoffmann, Eigentümer, **Berlin.** 1. VII. 03. V.
Graf v. Königsmarck, Herausgeber des Berlin and Continental Herald, **Berlin.** 29. IV. 03. V.
Karl A. Schulz, Ingenieur und Maschinen-Fabrikant, **Königgrätz.** 28. IV. 03. V.

Dem Kartell deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrer-Verbände, dem der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein angehört und dessen Geschäftsleitung pro 1903 der Verband zur Wahrung der Interessen bayerischer Rad- und Motorfahrer (München) führt, sind neu beigetreten: 16. Oberschwäbischer Radfahrer-Verband, Sitz Waldsee (Württemberg), 17. Frankfurter Automobil-Club, Sitz Frankfurt a. M., und 18. Bergischer Radfahrer-Verband, Sitz Radevormwald. Der 6. Delegiertentag dieses Kartelles findet am 13. Juni in Nürnberg statt. Tagesordnung: 1. Geschäftsbericht der Kartellleitung, 2. Kassenbericht, 3. Bericht der Rechtsschutzkommission, 4. Geschäftsbericht der Verbände, 5. Bestimmung der Geschäftsleitung 1904 und Ort für den 7. Delegiertentag, 6. Grenzkarten, 7. Zeitungsorgan, 8. Mitgliederkarte, Abzeichen, Versicherungen, 9. Eisenbahntransport, Eisenbahntarife, 10. Einheitliche deutsche Rad- und Motorfahrvorschriften, 11. Einigungsfrage, 12. Anträge. — Als Programm ist festgesetzt: Freitag, 12. Juni, abends, Festkommers, Hotel Wittelsbach. Samstag, 13. Juni, 9 Uhr, Sitzung des Delegiertentages, Hotel Wittelsbach; 5 Uhr, Rundfahrt durch Nürnberg auf Automobilen; 7 Uhr, Festdiner im goldenen Saale, Hotel Wittelsbach, dann Apollo-Theater. Sonntag, 14. Juni, Besichtigung der Sehenswürdigkeiten Nürnbergs unter Führung. 11 Uhr, Sitzung Wittelsbacher Hof des 1. bayerischen Sanitätsradfahrer-Verbandstages. Tagesordnung: 1. Ausbildung der Sanitätsradfahrer, 2. Ausrüstung, Abzeichen, Kleidung u. s. w. für Sanitätsradfahrer, 3. Dienst der Sanitätsradfahrer, 4. Anträge. Nachmittags Besichtigung der Motorfahrzeugfabrik Union, Uebungen der Sanitätsradfahrer, Waldfest, Abschiedskneipe (Restaurant Bauer).

Der Verein wird auf dem Delegiertentage in Nürnberg am 13. Juni vertreten sein. Vereinsmitglieder, die sich hierbei anschliessen wollen, sind willkommen und gebeten, sich bei der Geschäftsstelle zu melden. O. Cm.—

Herr Dr. von Wurstemberger, über dessen Berufung als Direktor des städtischen höheren technischen Institutes in Cöthen wir s. Z. berichteten, ist am 25 v. Mts. in sein Amt feierlich eingeführt worden. Wie grossen Wert das Herzogtum Anhalt und speziell die Stadt Cöthen auf dieses Institut legen, kam in den mit der Einführung des neuen Direktors verbundenen Feierlichkeiten, durch die Beteiligung aller Behörden der Stadt, des Dozenten-Kollegiums und den ca. 600 Studierenden, in den Ansprachen der Herren Oberbürgermeister Schulz, Ingenieur Perwo und cand. ing. Böckel, und in der Herzlichkeit des ganzen Empfanges so recht zum Ausdruck.

Herr Dr. v. Wurstemberger findet in seinem neuen Amt ein dankbares, aber vorläufig nach vielen Richtungen nicht leichtes Arbeitsfeld.

Wir haben namens des Vereins Herrn Dr. v. W. ein herzliches Glückauf zugerufen, und wir freuen uns umsomehr seiner Berufung, als derselbe in Aussicht genommen hat, in dem Lehrplan dem gesamten Wagenbau und speziell der Automobiltechnik einen Platz zu sichern. Herr Dr. v. W. trägt sich hierfür mit sehr zweckmässigen Plänen, welche auf die von ihm vorausgesetzte Unterstützung in den beteiligten Fachkreisen wohl werden rechnen dürfen, und über welche weitere Mitteilungen zu machen wir demnächst in der Lage zu sein hoffen.

O. Cm.—

Bayerischer Motorwagen-Verein (E. V.)

mit dem Sitze in München.

Landesverein für Bayern des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins.

Die **Geschäftsstelle** des Vereins befindet sich: München, Müllerstr. 39 I, Telephon 1562.

Die Vereinsabende finden regelmässig jeden Montag Abend im Clubzimmer, Pschorrbräuhallen, Clubzimmer 4, statt.

Der Vorstand ist wie folgt zusammengesetzt:
Dr. Johannes Uebel, prakt. Arzt, I. Vorsitzender,
Ingenieur Friedrich Seck, II. Vorsitzender,
Frz. H. Jungwirth, Rentier, Schriftführer,
Ludwig Aster, Schatzmeister,
Reiner, Fr., Fabrikbesitzer, Beisitzer,
Dr. G. Schätzel, Königl. Post-Assessor, Beisitzer.

Dieser Nummer liegt das offizielle Organ des „Verbandes zur Wahrung der Interessen der bayerischen Rad- und Motorfahrer". No. 2. vom 5. Mai 1903 bei.

Zur Beachtung.

Pflasterzoll wird in Bayern, soweit wir in Erfahrung bringen konnten, in folgenden Orten erhoben: Augsburg, Bamberg, Brückenau, Erlangen, Forchheim, Fürth, Kitzingen, Lauf, Lindau, Münchberg (Fichtelgebirge), Nürnberg, Pfaffenhofen, Regensburg, Rosenheim.

Wir warnen vor dem Besuch dieser Ortschaften. Der Verein hat wegen dieser ungerechten Besteuerung und wegen der Sperrung der Strasse Traunstein—Reichenhall die nachstehende Eingabe an das Königl. Staatsministerium durch den „Verband zur Wahrung der Interessen der bayer. Rad- und Motorfahrer" gerichtet. Der erste Vorsitzende des Vereins ist bekanntlich gleichzeitig im Verband Vorsitzender der Abteilung für Motorwagenwesen.

Eingabe.

„Verband zur Wahrung der Interessen bayr. Rad- u. Motorfahrer.

München, den 10. Mai 1903.

Betreff: Pflasterzoll für Motorfahrzeuge und Strassenverbot Manthäusl—Wegscheid.

An das Kgl. Staatsministerium des Innern.

Nebenstehender Verband stellt an ein Kgl. Staatsministerium des Innern die ehrerbietigste und ganz ergebenste Bitte, geneigtest gegen die jetzt in vielen Städten Bayerns bereits eingeführten oder beabsichtigten Bestimmungen, für Motorfahrzeuge (Kraftfahrzeuge, Automobile, Motorwagen, Motorfahrräder u. a. w.) Pflasterzoll zu erheben, durch geneigtesten Erlass einwirken zu wollen.

Ausserdem sind entgegen dem § 12 der oberpolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen, welcher Strassenverbote für Staats- und Distriktsstrassen nur in ganz besonderen Verhältnissen gestattet, verschiedene Strassen Bayerns in neuerer Zeit für den Motorwagenverkehr gesperrt worden, wo die Bestimmung des § 12 (ganz besondere Verhältnisse) nicht vorzuliegen scheinen. Der § 12 schreibt auch vor, dass die Durchfahrt durch ganze Orte nicht unmöglich gemacht werden soll; analog soll doch wohl der Verkehr nicht auf grossen, langen Staatsstrassen unmöglich gemacht werden.

Es wird bei Einführung von Pflasterzoll anerkannt, dass eine erhebliche Einnahme für die betreffende Stadt hierdurch nicht erwächst, eine Abnutzung oder Beschädigung des Pflasters nicht zu befürchten ist; die Absicht dieses Zolles wird offen dahin ausgesprochen, dass von der betr. Stadt der Verkehr von Motorfahrzeugen fern gehalten oder dortselbst beschränkt werden soll. Ob dieser nicht mehr zeitgemässe Wunsch den Intensionen eines Kgl. Staatsministeriums beim Erlasse der oberpolizeilichen Vorschriften entspricht, möchten wir bezweifeln, ebenso, ob dadurch der weiteren Entwicklung des Motorfahrwesens, das doch sicherlich eine grosse Zukunft hat, Einhalt geschehen kann.

Wir stellen daher an ein Kgl. Staatsministerium die ehrerbietigste und ganz ergebenste Bitte, durch geeigneten diesbzgl. Erlass aufklärend dahin zu wirken, dass solche Beschränkungen des Verkehrs der betr. Stadt betreffs Fremdenverkehrs und Hebung der Industrie nicht förderlich erscheinen möchte.

Aehnlich verhält es sich mit der Sperrung gewisser Wege, wo nicht die dringendste Notwendigkeit dieses bedingt und dieselbe mehr aus der Absicht entspringt, eventuelle Unbequemlichkeiten für andere Fuhrwerke u. s. w. fern zu halten. Auch hier werden bei solchen Verkehrsbeschränkungen eine Anzahl Ortschaften im Fremdenverkehr, Hebung der Industrie u. s. w. geschädigt zu Gunsten einzelner, die sich durch die Motorfahrzeuge in ihren bisherigen Gewohnheiten oder Bequemlichkeiten belästigt fühlen. Auch betreffs solcher ungerechtfertigter Strassenverbote bitten wir ein Kgl. Staatsministerium des Innern ehrerbietigst und ganz gehorsamst, im Interesse der Allgemeinheit belehrende Erlasse geneigtest veranlassen zu wollen.

In Kitzingen, Fürth, Forchheim, Augsburg, Münchberg, Lauf, Erlangen, Nürnberg, Lindau, Regensburg, Rosenheim, Bamberg, Pfaffenhofen, Brückenau u. s. w. soll bereits Erhebung von Pflasterzoll für Kraftfahrzeuge eingeführt sein; wir hören noch von einer ganzen Reihe von Städten, die diesem Beispiele folgen wollen.

In neuerer Zeit sind ebenso eine grosse Anzahl Strassen für den Motorwagenverkehr wieder gesperrt worden, welche nach dem Erlasse der oberpolizeilichen Vorschriften dem Verkehr freigegeben waren, so dass zu befürchten steht, es möchte der unhaltbare Zustand vor dem Erlass der oberpolizeilichen Vorschriften, namentlich im südlichen Bayern, den Motorverkehr zu beschränken, wieder eintreten. So ist durch Strassenverbot auf der Traunstein—Berchtesgadener Strasse der Verkehr für Kraftfahrzeuge zwischen Traunstein—Reichenhall und Traunstein—Lofer gesperrt, da hier nicht auf Nebenwegen diese Orte zu erreichen sind.

Mit der ganz ergebensten Bitte um geneigte Rückäusserung, ob ein Kgl. Staatsministerium des Innern in der Lage ist, unsere gestellte Bitte zu erfüllen, zeichnen wir Hochachtungsvollst

eines Kgl. Staatsministeriums

ehrerbietigste und ganz ergebenste

Dr. Joh. Uebel, prakt. Arzt, 1. Vorsitzender der Abteilung VII für Motorwesen.

Frhr. von Rotenhan, Oberst z. D., 1. Vorsitzender des Verbandes.

Gg. Kolb, Sekretär.“

Magdeburger Automobil-Verein

im Anschluss an den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein.

1. Vorsitzender: Herr Vizekonsul Richard Fischer.
2. Vorsitzender: Herr Verlagsbuchhändler W. Rathke.

Schriftführer: Herr Otto Fleischer, i. Fa. Büchner & Co.
Stellvertreter desselben: Herr Kaufmann H. Brehmer.
Kassierer: Herr Dr. Phul.
Stellvertreter desselben: Herr Kaufmann Karl Dietlein.
Fahrwart: Herr Bruno Büchner, i. Fa. Büchner & Co.
Revisoren: Herr Albert Becker und Herr Otto Siekum.

Vereinslokal ist das Etablissement Tivoli in der Kaiserstrasse; Zusammenkünfte dortselbst jeden Donnerstagabend.

Der Verein hat in seiner Sitzung vom 14. Mai beschlossen, eine **Pfingst-Vereinsfahrt** zu veranstalten, und zwar will der Verein sich an der vom Halle'schen Automobil-Club angeregten Fahrt nach dem Harz beteiligen, an welcher auch der Berliner Automobil-Verein und der Leipziger Automobil-Club teilnehmen. Rendez-vous ist Blankenburg, Restaurant Heidelberg. Nähere Auskunft erteilt auf Wunsch der Schriftführer.

Ferner gab der Verein eine künstlerisch ausgeführte Mitgliedskarte und ein Vereinsabzeichen in Auftrag. O. Cm.—



Adler Phaethon



mit und ohne abnehmbarem Coupé.

Prospekt auf Wunsch.

Winter- und Sommer-Wagen.

Durch die bequeme Bauart, die Formenschönheit, die Eleganz in der Ausstattung der einzelnen Wagen, sowie durch die Betriebssicherheit und angenehme Gangart wurden die Adler-Motorwagen zu Favorit-Fahrzeugen der vornehmen Welt.

Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer

Telephon 354. **Frankfurt a. M.** Telephon 259.

Spezialitäten: Motorwagen, Fahrräder, Schreibmaschinen und Motor-Zweiräder.

Einstellräume (Garages) für Motorwagen:

Velodrom, Gutleutstr. 29. Telephon 3718.



„Rapid“

Akkumulatoren- und Motoren-Werke G. m. b. H.

Schöneberg (bei Berlin)

Hauptstrasse 149.

Spezialofferten auf Wunsch.

Marke







Dieterich-Helfenberg.

Unentbehrlich für jeden Rad- und Automobilfahrer!

Flüssige Seife „Mediglycin“

Beste Seife für Auto-Fahrer!

Reinigt beschmutzte u. schwarze Hände rasch und sicher

Billig, weil sparsam im Verbrauch. Originalflasche M. 1.20

„Velocitas“

Deutsches Kautschukheftpflaster auf Spulen, von vorzüglichster Klebkraft.

Zum Verdichten der Reifen. Für Notverbände bei Verletzungen.

Band 2 cm breit, 2½ m lang.

Preis per Spule Mk. —,55.

Englisches Pflaster

bequem im Portemonnaie unterzubringen!

in Kalendermappen „Masetta“

in Portemonnaie-Täschchen „Praktikus“

1 Kalendermappe M. —.20.

1 Portemonnaie-Täschchen M. —.10.

Ausrüstung von Fahrrad- und Automobil-Apotheken.

Wiederverkäufer entsprechenden Rabatt.

Chemische Fabrik Helfenberg A.G.

vorm. Eugen Dieterich,

Helfenberg (Sachsen).

Gesetzlich geschützt.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Versicherung!

Der Verein hat mit dem „**Allgemeinen deutschen Versicherungs-Verein in Stuttgart**“ und mit der „**Transport-Versicherungs-Akt.-Ges. Agrippina in Köln**“ Bedingungen vereinbart, welche den **Mitgliedern des M. M.-V.** erhebliche Vorteile sichern:

1) Für Haftpflicht des Eigentümers.
2) Für Haftpflicht der Angestellten.
3) Für Unfall des Eigentümers.
4) Für Unfall der Angestellten.
5) Beschädigung des eigenen Wagens durch Fahr-Unfälle, Kollisionen, Achsenbruch, Radbruch, Umwerfen, Abstürzen, Feuer etc.

Anträge sind an die Geschäftsstelle des Vereins, Abtheilung für Versicherungen, zu richten.

Druck von Pass & Garleb, Berlin W. 35.

Unter dem Allerhöchsten Protektorat Sr. Majestät des Königs

15.—21. Oktober 1903

im Krystall-Palast zu Leipzig

Internationaler Markt und Ausstellung

von

Motorfahrzeugen, Motoren, Fahrrädern, Schreibmaschinen, Nähmaschinen

und anderen Erzeugnissen der feinmechan. Industrien.

Programme, allgemeine Bedingungen, Lageplan, Anmeldescheine durch

die Geschäftsstelle ***Krystall-Palast Act.-Ges.***



Hoflieferant

Sr. Majestät des Kaisers und Königs und Sr. Königl. Hoheit des Grossherzogs v. Mecklenburg-Schwerin.

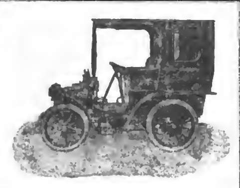
L. Rühe, Wagenfabrik

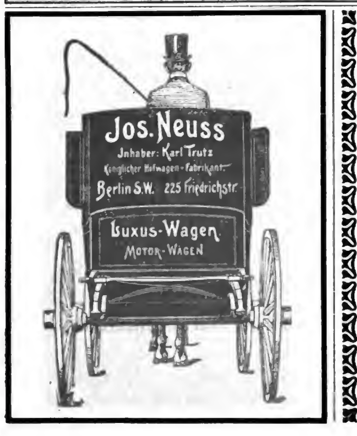
Inhaber Max Leuschner

BERLIN, Lindenstrasse No. 72.

Automobilen und Luxusfahrzeuge aller Art.

Reparaturen.





Motorenwerk

Hoffmann & Co.,

Potsdam,

Neue Königstrasse 49.

Stationäre u. fahrbare Motoren, Motordynamos, Motorpumpen, fahrbare elektrische Centralen,

Motorboote.

Offerten und Projekte ohne Berechnung.





Zu Ihrer Richtschnur

[illegible] Ihnen, dass ich [illegible] mit meinem 1200 kg wiegenden Motorwagen [illegible] bei [illegible] Witterungs- und [illegible] über 4200 km gefahren habe. [illegible] Continental-Pneumatiks über 6000 km [illegible] Schweiz und [illegible] **nie einen Reifendefekt** [illegible] ich die Decken **bis auf die Einlagen** [illegible]

Gebweiler, den [illegible] April [illegible]

[illegible]

Robert Schlumberger.

Diese freiwillig und unaufgefordert gezollte Anerkennung eines Tourenfahrers zeugt am treffendsten für

richtige Konstruktion und bestes Material

des

Continental

Automobil-Pneumatik.

Continental-Caoutchouc- & Guttapercha-Compagnie

Hannover.

